MIESIĘCZNIK
MŁODY LOTNIK

WYDAWNICTWO KOMITETU STOŁECZNEGO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA
ZALECONE PRZEZ MINISTERSTWO OŚWIATY DLA SZKÓŁ

Rok IV *Warszawa — listopad 1927* *N-r 11 (37)*

ZWYCIĘSCA I-GO POLSKIEGO KONKURSU AWJONETEK



Samolot konstrukcji Jerzego Drzewieckiego zbudowany przez Sekcję Lotniczą stud. Pol. Warsz.

Na naszym widnokręgu

PROPAGANDA LOTNICTWA W SZKOŁACH

Sprawa zainteresowania i „wciągania" młodzieży do lotnictwa jest naogół powszechnie uznawana za celową i ważną. Ale nie wszyscy, wydaje nam się, zdają sobie sprawę z tego, jak wielkie, zasadnicze wprost dla naszego państwa ma ona znaczenie, nie wszyscy propagując lotnictwo wychodzą z właściwego założenia.

Poza temi, którzy zadania L. O. P. P. wobec młodzieży rozumieją, jest też grono ludzi, którzy zastanawiają się, czy wogóle należy wciągać młodzież do jakiejkolwiek pracy poza nauką, czy jest z pożytkiem dla młodzieży zapoznawanie jej z tematami nieobjętemi programem szkolnym.

Podnoszone są głosy, że nie należy przeciążać młodzieży wiedzą specjalną, do której zaliczane jest lotnictwo, przyczem na poparcie tej tezy wysuwany jest przykład szkół zagranicznych.

Przedewszystkiem, musimy sobie uświadomić, że między zadaniami szkół zachodnioeuropejskich a naszych jest różnica, różnica bardzo duża. Tamte kształcą młodzież na tęgich fachowców, nasze zaś muszą mieć na uwadze przedewszystkiem wychowanie obywatelskie.

Szczęśliwe kraje zachodu, mając utrwalony byt i wiekową kulturę, nie potrzebują żyć w pogotowiu wojennem; my, niestety, musimy pamiętać, że skoro nie będziemy dostatecznie silni, o ile okażemy choćby pozory słabości, wróg natychmiast wykorzysta naszą sytuację i sięgnie po to, co dla nas jest najdroższe — po naszą ziemię.

A mamy już doświadczenie z naszego żywota jako państwa niepodległego, że tylko na własne siły liczyć możemy.

Szkoła polska musi też w większym stopniu niż inne uspołeczniać młodzież, wskazywać jej drogi najlepszego rozwoju naszego kraju. Wychowani w niewoli, nie biorąc udziału w postępie dziejowym jako państwo, nie mogliśmy doceniać pewnych zagadnień o pierwszorzędnem dla nas, jako państwa, znaczeniu. To odbija się na pracy obecnego pokolenia.

Szkoła nasza musi te braki usuwać — to jest jej wielkie posłannictwo dziejowe.

Jednym z największych naszych braków, który mści się na współczesnem pokoleniu Polski, jest lekceważenie środków komunikacyjnych, mających zasadnicze znaczenie i dla obrony i dla rozwoju gospodarczego.

Władza w powietrzu i na morzu — to droga do potęgi.

Morza mamy zaledwie skrawek, ale za to dzięki centralnemu położeniu naszego kraju jesteśmy uprzywilejowani „w powietrzu".

I dlatego jest naszym najświętszym obowiązkiem wyzyskanie tej wyjątkowo dogodnej sytuacji. Musimy z samolotu uczynić główny środek naszej obrony i ekspansji mocarstwowej.

Musimy nietylko dlatego, że jest to dla nas dogodne.

Do należytego rozwoju naszego lotnictwa zmuszają nas inne kraje, które oddawna rozumiejąc znaczenie samolotu stają się przez swój postęp dla nas groźne.

Anglja, królowa morza, łoży olbrzymie sumy na lotnictwo, czując, że okręty nie wystarczają jej do utrzymania się w rzędzie mocarstw. Niemcy, ten kraj posiadający specjalny zmysł odczucia tego, w czem leży przyszłość, pokłada całą swą nadzieję w potędze powietrznej. Ograniczeni w zbrojeniach, rozkładają oni swe sidła nad Europą pod pozorami celów handlowych. Z wrodzoną przebiegłością opasują Europę gęstym szlakiem swych linji komunikacyjnych, dzięki wyższości środków technicznych wkradają się na rynki zagraniczne. A co to ma na celu, czem to grozi — nie trzeba chyba pisać.

A my? My jeszcze nie wszyscy zdajemy sobie sprawę ze znaczenia lotnictwa, zastanawiamy się, czy ono naprawdę jest wielkie.

Zrozumienie potrzeb lotnictwa, odczucie jego roli w przyszłości jest w całem naszem społeczeństwie bardzo małe. Nasi przemysłowcy i kupcy zupełnie nie doceniają wartości samolotu jako czynnika postępu gospodarczego, z komunikacji powietrznej korzysta zaledwie mały procent obywateli. Wszędzie, na każdym kroku, przy każdem posunięciu widać jak krótkowzrocznie patrzymy na przyszłość lotnictwa i szalony rozmach w tej dziedzinie u naszych sąsiadów.

Toteż musimy poruszyć młodzież, niechaj przyszłość nasza, od niej zależna, będzie lepsza.

Musimy wytworzyć w narodzie zrozumienie znaczenia lotnictwa, wzbudzić w nim zamiłowanie do niego. Musimy to uczynić choćby za cenę obniżenia poziomu umysłowego naszej młodzieży, zresztą to nam nie grozi. Musimy, bo chodzi tu o największą rzecz — o byt i rozwój naszej Ojczyzny.

Musimy to czynić bezzwłocznie, bo nad nami już gromadzą się chmury, odbierając nam słońce, źródło naszego życia, skazując młody nasz organizm na wegetacje i powolne konanie.

L. O. P. P. zrewidowała w r. b. swój program pracy na terenie szkolnym i przystępuje do intensywnej jego realizacji.

Nie pragniemy odciągać młodzieży od pracy szkolnej. Odczyty, kilka na rok, dobrze ilustrowane, kilkanaście pism lotniczych i książek w bibljotece szkolnej, od czasu do czasu zwiedzenie fabryk, wystawy czy pokazu lotniczego, a przedewszystkiem nakaz moralny wspierania prac Ligi, podkreślanie przy każdej okazji znaczenia lotnictwa — oto wszystko dla ogółu młodzieży.

Jeżeli chodzi o zajęcia praktyczne, to L. O. P. P. popierać będzie prace młodzieży o tyle, o ile wypływają one z inicjatywy samej młodzieży, jeśli widzieć w niej będzie zapał, którego tlić nam nie wolno; jeśli będzie przeczuwać dobry tej pracy skutek.

Praca taka była oddawna prowadzona, dając dobre rezultaty, obecnie została ujęta w system; opracowany jest szczegółowy program odczytów i innych zajęć, który będzie ogłoszony w osobnej broszurze.

L. O. P. P. wyrażając szkołom gotowość jaknajwiększego poparcia nie wątpi, że przyjmą one w pracy Ligi większy niż dotychczas udział.

Nie wątpi, że pracując wspólnie ze szkołami, osiągnie te wielkie cele, które stawia sobie wobec młodzieży.

AKADEMICY, NA LOTNISKO!

Jak nikt inny może, tak blski duchem ideji lotnictwa jest akademik. Zna on historję ludzkości, z nią razem myślą przeżywał tęsknoty i gigantyczne wysiłki, by wyrwać przyrodzie tajemnicę latania, z nią razem triumfował, gdy te dążenia się ziściły. Umysł jego obejmuje szerokie horyzonty i zdaje sobie sprawę z roli lotnictwa w chwili obecnej, a dusza jego młoda rwie się w przestworza...

I właśnie on, który wykryć i zanalizować potrafi wszystkie nici tajemne, kierujące rozwojem lotnictwa — on jest najdalej od tego, by rękę położyć na sterze i własną wolą poprowadzić maszynę.

On, w wieku samolotów i sterowców, jest może najdalej od rzeczy najprostszej — realizacji idei, którą zna — od latania! Bowiem akademik nie ma czasu, ani środków — on śpieszy ze studjami, by uratować, jak sądzi, ten niewielki szmat prawdziwego życia, opromienionego jeszcze blaskiem młodości, jaki mu zostanie po ukończeniu nauk. A potem śpieszy, by wśród ciżby takich, jak on sam, łokciami utorować sobie drogę do możliwszej egzystencji.

Latanie zaś, nauka pilotażu — to specjalna szkoła, dla której trzeba rzucić wszystko inne, dla której w tem przeładowanem i zastawionem zajęciami, jak skład meblami, życiu trzeba znaleźć duży kawał miejsca. Więc akademik patrzy z okna swego poddasza na migające skrzydła samolotu, kontentując się tem, że przecież jest bliżej nich, niż mieszkańcy innych pięter...

Zbyt silnie przejawia się jednak dążenie do latania wśród młodych, by nie wyrwać lotnictwa z jego ram oficjalnych — krępujących i ciasnych.

Hangar przestaje być „świętem świętych" a lotnicy — kastą. Rodzi się lotnictwo sportowe.

Młodzież wdziera się na lotnisko z triumfalnym okrzykiem. Opanowuje tajemnicę konstrukcji, uczy się, chce latać na własnych skrzydłach.

Powstają aerokluby młodzieży — najpierw na Zachodzie.

A dziś budzi się do życia pierwszy polski aeroklub akademicki.

Czemu tak późno? Słońce przecież już jest wysoko.

Późno — to prawda. Ale powstanie Aeroklubu Akademickiego nie jest zjawiskiem przypadkowem, fantazją pewnej grupy ludzi.

To ostatnie ogniwo długiego łańcucha faktów, które do niego doprowadziły. Wszystko, cośmy brali za zjawiska oderwane, mniejsze i większe epizody w naszem życiu lotniczem: szybowce, konkursy, wyprawy, awjonetki wreszcie — było przeobrażeniami poczwarki, z której wydobył się wreszcie motyl — Aeroklub Akademicki.

Dlatego też możemy się spodziewać i wierzymy, że praca Aeroklubu Akademickiego nie będzie papierowa.

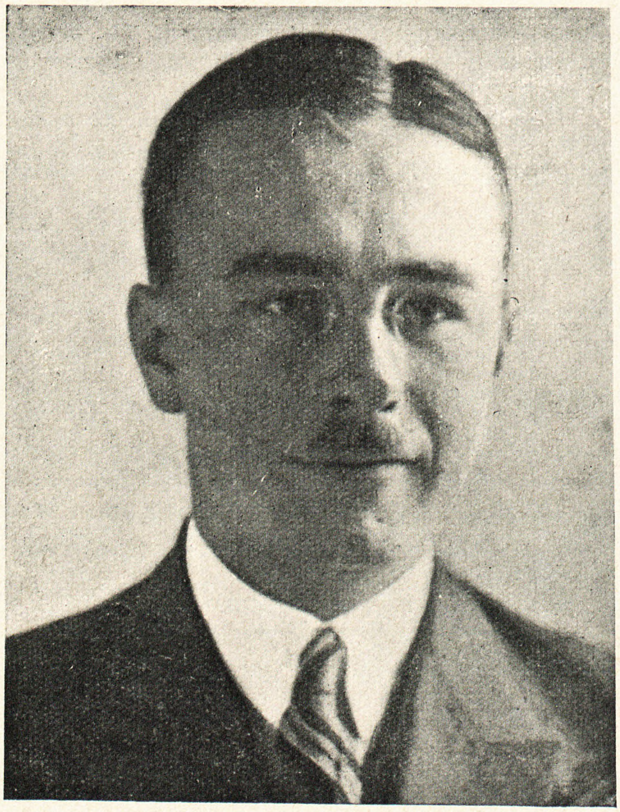
Chcesz ją wyczuć, chcesz wziąć w niej udział—

idź na lotnisko! Tam jest nasz dom, tam bije nasze serce.

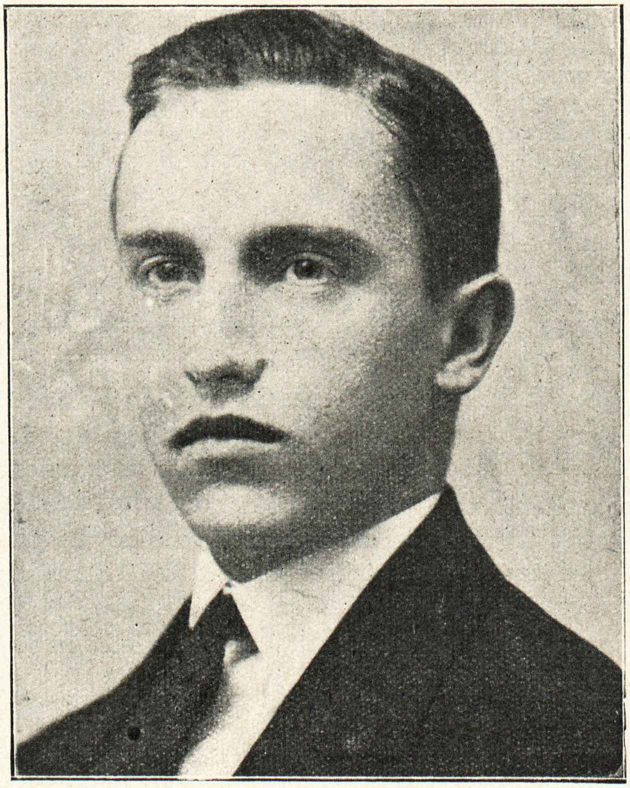
Czego pragniemy i do czego dążymy? To jest proste. Chcemy być zasobni na naszem nowem gospodarstwie lotniczem — chcemy mieć dużo samolotów, chcemy sami niemi się opiekować, zżyć sie z niemi, chcemy te samoloty jaknajlepiej wykorzystać, to znaczy — jaknajwięcej latać.

Aeroklub Akademicki nie będzie jednak zrzeszeniem nowicjuszów lotniczych, którzy nie wnoszą ze sobą nic, oprócz zapału. Wytrawni piloci należą do niego jako instruktorzy. Piloci rezerwy będą odbywali treningi pod jego barwami. Ci ludzie stworzą z Aeroklubu dobrą szkołę lotnictwa.

STUDENCI KONSTRUKTORZY. ZWYCIĘSCY PIEWSZEGO POLSKIEGO KONKURSU AWJONETEK



P. Jerzy Drzewiecki — I nagroda



P. Władysław Kozłowski — III nagroda

Przygnie się w niedługim czasie trawa na lotnisku przed hangarem Aeroklubu Akademickiego, młodemi stopami deptana, w wysiłku wytaczania powietrznych pojazdów. Rozszumi się bardziej niebo nad Warszawą. Zrobi się raźniej na sercu przechodnia, gdy zobaczy, jak nowe zastępy pilotów-obrońców kraju, z własnej woli powstają.

Nie będzie leciał z poddasza za znikającym cieniem samolotu tęskny wzrok akademika. On sam, po całodziennym znoju, będzie pił roskosz wolnego od wyziewów wielkiego miasta powietrza górnych stref, prując je śmigłem oddanej sobie maszyny.

Zygmunt Troniewski.

AEROKLUB AKADEMICKI

Zorganizowany przez Redakcję „Młodego Lotnika" Aeroklub Akademicki rozpoczął już pracę.

W dniu 19 z. m. odbyło się zebranie członków — założycieli, które uchwaliło statut i program pracy na najbliższy okres, oraz dokonało wyboru władz.

Do rady zostali wybrani pp.:

1. de Beaurain pułk.-obs., kierownik I. B. T. L.
2. Bołsunowski pułk., czł. zarz. Kom. Stoł. L. O. P. P.
3. Floryanowicz St, prezes Kom. Stoł. L. O. P. P.
4. Gürtler inż. z Ministerstwa Komunikacji.
5. Mokrzycki inż., prof. Polit. Warszawskiej.
6. Płużański inż., dyrektor zakł. „Skoda".
7. Rayski pułk.-pilot, Szef Dep. IVM. S. Wojsk.
8. Rudziński inż., czł. Zarz. Gł. i Kom. Stoł. L. O. P. P.
9. Sendork pułk.-pilot, dowódca 1 p. lotniczego.
10. Taylor, prof. Polit. Warszawskiej.
11. Witoszyński prof., kierownik Instytutu Aerodynam.

Zarząd ukonstytuował się jak następuje:

Prezes — inż. Adam Karpiński.

I. v. prezes — red. Jerzy Osiński.

II. v. prezes — inż. Witold Gokieli.

Sekretarz — Władysław Kozłowski.

Skarbnik — Karol Trzetrzewiński.

Ref. techn. — inż. Aleks. Rodziewicz.

Gospodarz — Jerzy Falkiewicz.

Prócz wyżej wymienionych wchodzi w skład zarządu w myśl statutu czterech kierowników sekcji, a mianowicie pp.:

Jerzy Widawski, pilot-instr.—sekcja szkolna

Tadeusz Karpiński — sekcja treningowa.

Wł. Korbel, kier. biura konstr. „Avii"— sekcja warsztatowa

W. Martin, por. rez.—sekcja towarzyska.

Na zastępców członków zarządu wybrano pp. Wacława Sobola i Jerzego Drzewieckiego.

Do Komisji Rewizyjnej: Dyr. T. Rerutkiewicza, dyr. B. Rutkowskiego i T. Kondrackiego.

Resztę wiadomości o Aeroklubie podaje biuletyn A. A. W. na str. 252.

Jak rząd angielski dba o rozwój sportu lotniczego*)

Lotnictwem sportowem w Anglji, a więc i klubami zajmuje się departament lotnictwa cywilnego, który w miarę zgłaszania się grupy osób zainteresowanych lotnictwem i zasługujących na zaufania udziela zezwolenie na otwarcie klubu oraz wydaje zapomogę w kwocie 2.000 f.st.**) na zagospodarowanie się.

Roczna zapomoga rządowa wynosiła do dn. 1 sierpnia b. r. 500 f. st. Klub otrzymywał za wyszkolenie pilota cywilnego premję 10 f. st., ponadto pomoc w materjałach do naprawy samolotów.

Od 1 sierpnia b. r. za wyszkolenie pilota, który uzyskał dyplom wojskowy kategorji A lub B rząd wypłaca premję 50 f. st., za pilota cywilnego — 10 f. st., za 20 godz. lotów w roku kalendarzowym pilota dyplomowanego klub otrzymuje po 30 szyllingów za godzinę, czyli razem 30 f. st.

Cyfra całkowitej zapomogi rocznej nie może przekroczyć 2.000 f. st.

Kontrolę działalności klubu prowadzi oficer wyznaczony przez ministerstwo.

Szkolenie odbywa się na samolotach Moth, Bluebird, Avian, Widgeon z silnikami Cirrus 36 MK, lub Genet — 65 MK. Samoloty te, pomimo lekkiej konstrukcji, pozwalają przerabiać zupełnie bezpiecznie najbardziej karkołomną akrobację. Wszystkie powyższe typy posiadają ruchome, odginane w tył do kadłuba skrzydła, wobec czego przechowywanie ich nie wymaga dużo miejsca.

Jak widzimy, angielskie kluby lotnicze po za celami sportowemi są, dzięki wybitnej pomocy rządowej, wielką szkołą pilotów rezerwy, wzmacniając potęgę lotniczą W. Brytanji.

Działalność angielskich Klubów Lotniczych Sportowych przedstawia się jak następuje:

Ilość klubów zatwierdzonych przez Ministerstwo Lotnictwa	6
Ilość członków	1058
Członków latających	600
Członków posiadających dyplom pilota	97
Członków wyszkolonych w omawianych klubach	55

Godziny lotów:

Lotów z instruktorem	godz. 5777
„ samodzielnych	„ 2957
„ innych	„ 1918
„ dla zapewnienia transportów publicznych podczas strajku generalnego w maju 1916 r.	godz. 172

*) Artykuł poniższy jest rozwinięciem tematu poruszonego w poprzednim numerze przez p. pułk. Bołsunowskiego (Zobacz „Sport lotniczy w Anglji" str. 214).

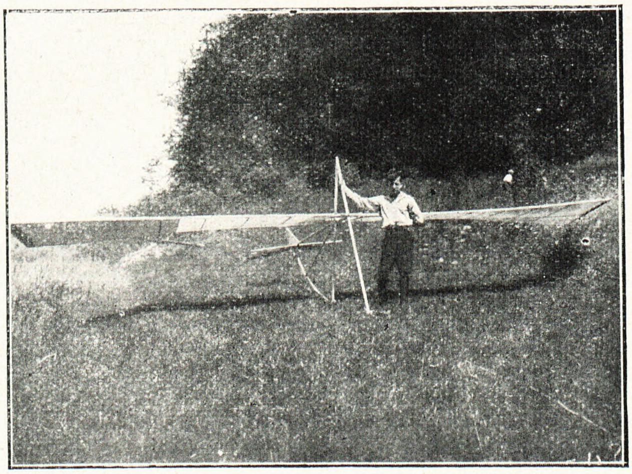
**) Obecny kurs funta st. — 43,42 zł.

Prace szybowcowe Koła „Start"

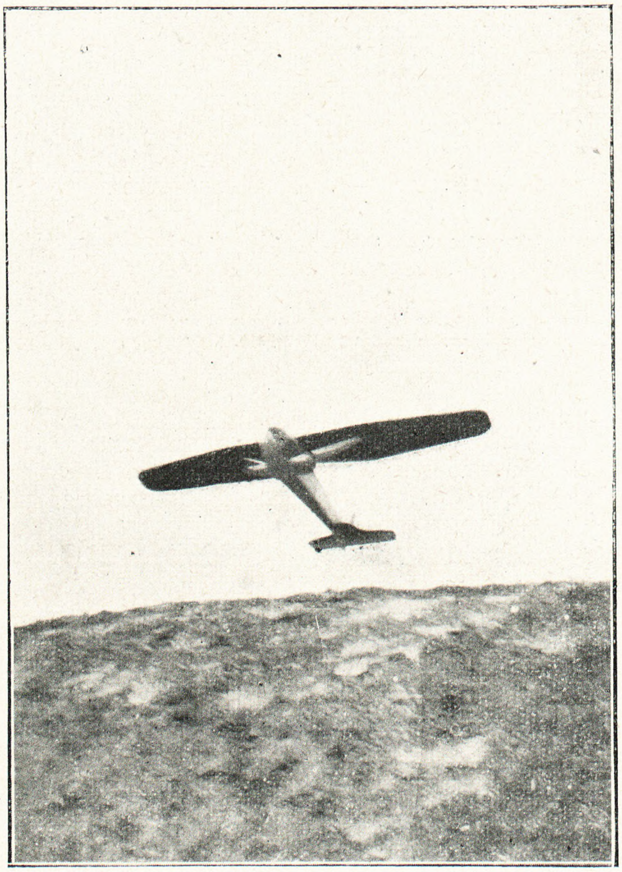
Coraz więcej mamy płatowców polskiej konstrukcji, ale szybowcami mało kto się interesuje; po ostatnim konkursie w Gdyni, można rzec praca w tej dziedzinie prawie zamarła. To też z uznaniem podkreślamy kierunek pracy koła „Start", które może się już poszczycić poważną pracą w dziedzinie budowy szybowców.

W roku zeszłym Koło zbudowało szybowiec K. L. S. I, zaprojektowany przez „Młodego Lotnika", a obecnie kończy szybowiec K. L. S. II konstrukcji p. B. Jarosza, studenta Politechniki Warszawskiej.

Szybowiec K. L. S. II jest wzorowany na najbardziej nowoczesnych konstukcjach; jest to kadłubowy górnopłat o rozpiętości skrzydeł 13 m i dość grubym profilu Göttingen 449, z indywidualnem sterowaniem.



Szybowiec Płoszowskiego i jego pilot-konstruktor.



Model szybowca p. B. Jarosza.

W trakcie budowy K. L. S. II, członek „Startu", p. Jerzy Płoszajski, uczeń VI kl., zbudował trzeci szybowiec, K. L. S. III, podobny do skrzydeł Lilienthala.

Szybowiec ten jest bardzo prymitywnej konstrukcji, jak to już widać z fotografji, zaprojektował go pan Płoszajski bawiąc na wakacjach w Poroninie, zbudował własnym kosztem i osobiście dokonał na nim kilka lotów uwieńczonych wcale niezłemi rezultatami.

Najbardziej udaną była próba trzecia i ostatnia, której konstruktor dokonał podczas wiatru halnego, wiejącego z szybkością v = 17 m/sek. Skacząc z pagórka, p. Płoszajski utrzymał się w powietrzu przez blisko trzy minuty, poczem rzucony siłą wiatru o sąsiedni pagórek, szybowiec strzaskał się doszczętnie, nje wyrządzając jeonak szkody pilotowi.

W kilku miastach wojewódzkich i powiatowych także wre proca szybowcowa, brak tylko między konstruktorami tak niezbędnej do współzawodnictwa łączności, którą tworzą konkursy i wspólne szybowisko.

Apelujemy do odpowiednich czynników o zorganizowanie ekspedycji na poszukiwanie terenów, oraz ogłoszenie konkursu szybowców na rok 1928.

B. Miszułowicz.

Ogólne Zgromadzenie programowo-budżetowe L. O. P. P.

Odbyło się w dniu 29 października przy licznym udziale delegatów i żywej dyskusji. Program pracy Zarz. Gł., który omawiać będziemy szczegółowo w następnych numerach, przyjęto w myśl wniosków Zarządu; do budżetu zebranie wprowadziło jedynie małą zmianę, zmniejszając pozycję na lotniska o 15 tys. zł. i przeznaczając tę sumę na lotnictwo sanitarne.

Poszczególne pozycje przedstawiają się następująco: Lotniska — 385 tys., budowa szkoły pilotów — 150 tys., szk. mech. — 194 tys., stypendja — 40 tys., wydawnictwa naukowc — 30 tys., konkursy i rajdy — 40 tys., popieranie prac naukowych — 200 tys., lotnictwo sanit. — 15 tys., Inst. Aerod. — 48 tys., popieranie prac młodzieży — 20 tys., propaganda — 100 tys., administracja — 90 tys. i nieprzewidziane 38 tys.

Razem 1,350,000 zł.



Zwycięskie samoloty i ich konstruktorzy

Pierwszy polski konkurs awjonetek, odbyty w dniach 6—9 października b. r. na lotnisku warszawskiem, zgromadził 6 samolotów na ogólną liczbę 7 zgłoszonych.

Poniżej wyszczególniamy je w porządku klasyfikacji na konkursie.

1) Awjonetka konstrukcji p. J. Drzewieckiego wykonana w warsztatach Sekcji Lotniczej studentów Politechniki Warsz. Pilot por. Kalina. Charakterystyka awjonetki:

Dwumiejscowa, jednopłat, skrzydło dolne.

Rozpiętość	9,70	Ciężar własny	330 kg.
Długość	5,95	„ użyteczny (pilot, pas. i mat. pędne)	197 kg.
Wysokość	2,10		
Pow. skrzydeł	13,5 m^2	Ciężar całkowity	527 kg.

Silnik Anzani 45 K M.

Obciążenie: skrzydeł 39 kg/m^2; 1 M K—11,7 kg/M K.

Kadłub wykonany z ram drewnianych i podłużnic, całość pokryta sklejką. Silnik umocowany na ramie z blachy stalowej. Podwozie z rur stalowych o osi dzielonej i umieszczonej zawiasowo w punkcie środkowym. Skrzydło składa się z dwóch części przymocowanych zawiasowo w dolnych punktach dwóch głównych ram kadłuba. Skrzydła usztywniono czterema słupkami (po 2 z każdej strony) pracującemi na ściskanie. Profil skrzydła gruby, jednostajny na całej rozpiętości. Konstrukcja skrzydła z dwu dźwigarów skrzynkowych i żeberek wykonanych ze sklejki i listewek. Opierzenie (stateczniki, stery) konstrukcji drewnianej. Na kadłubie przymontowano piramidkę ochraniającą w razie kapotażu. Kadłub awjonetki jest nadzwyczaj obszerny i wygodny. Wykonanie b. staranne, konstrukcja szczegółów niezwykle prosta i pomysłowa.

Awjonetka p. Drzewieckiego wykazała dobre własności lotne, w szczególności dużą szybkość, mały kąt planowania i zdumiewającą zwrotność. Uzyskała pierwsze miejsce zupełnie zasłużenie.

2) Awjonetka P. W. S. III konstrukcji inż. St. Cywińskiego wykonana w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Pilot mjr. inż. Makowski.

Dwumiejscowa, jednopłat, skrzydło górne.

		Ciężar:	
Rozpiętość	9.70 m		
Długość	6.90 m	własny	416 kg
Wysokość	2,60 m	użyteczny	243 kg
Pow. skrzydeł	16.75 m^2	całkowity	659 kg

Silnik Walter 60 K M

Obciążenie skrzydeł 39,4 kg/m^2; 1 M K — 11,0 kg/M K

Awjonetka inż. Cywińskiego pod względem konstrukcji przedstawia typ dotychczas nigdzie nie budowany, pełen nadzwyczaj śmiałych i oryginalnych koncepcji.

Kadłub w postaci rury czworokątnej zwężającej się ku tyłowi, z osadzonym z przodu na ramie silnikiem, z tyłu opierzeniem wykonany jest ze sklejki. Na owej rurze — kadłubie pilot i pasażer siedzą okrakiem (nawiasem mówiąc b. wygodnie). Siedzenia otoczone są karoserją z drzewa i płótna, zaopatrzoną w drzwiczki (rzecz niespotykana w normalnym płatowcu). Skrzydło

dwudzielne, przymocowane nad kadłubem na piramidzie z rur stalowych, podwiązane ukośnicami z rur do kadłuba posiadającego w tem miejscu rozszerzenie w kształcie dodatkowego skrzydełka. Do tego rozszerzenia przymocowano podwozie z rur stalowych o osi dwudzielnej, przyczem wspólny nawias osi przymocowano w dolnej części kadłuba.

Skrzydło górne (parasol) konstrukcji normalnej; dźwigary skrzynkowe i żebra pokryte płótnem.

Awjonetka okazała się najszybszą ze wszystkich biorących udział w konkursie, posiada krótki start i jest zwrotna.

3) Awjonetka p. W. Kozłowskiego, maturzysty z Kalisza, własnej konstrukcji i budowy. Pilot inż. Czyżewski. Charakterystyka: Dwumiejscowa, jednopłat, skrzydło dolne, niedzielone, wolnonośne.

		Ciężar:	
Rozpiętość	9,30 m		
Długość	6,10 m	własny	337 kg
Wysokość	1,96 m	użyteczny	118 kg
Pow. skrzydeł	14,2 m²	całkowity	455 kg

Silnik Anzani 45 M K

Obciążenie skrzydeł 32 kg/m²; 1 K M—10 kg/M K.

Awjonetka p. Kozłowskiego choć zbudowana jako dwumiejscowa, na konkursie latała bez pasażera.

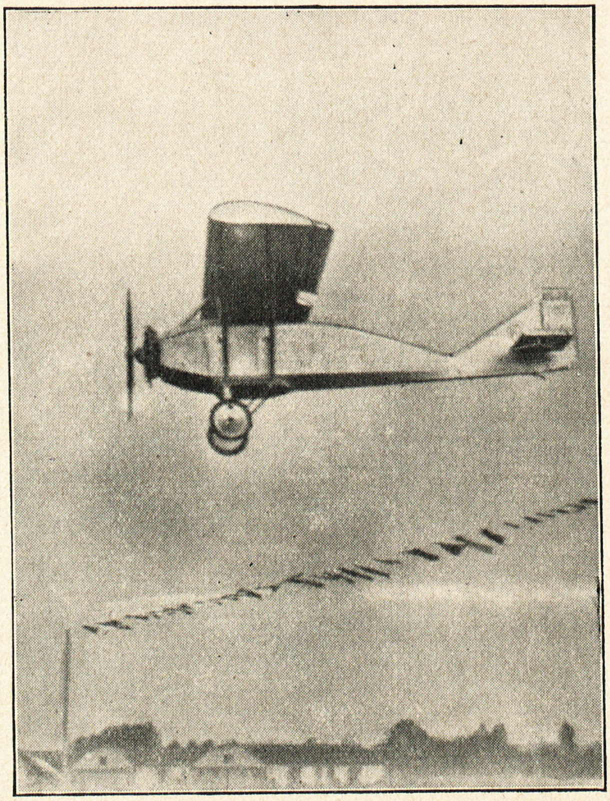
Stąd cyfry powyższe różnią się nieco od podanych w opisie w poprzednim numerze Mł. Lotnika.

Własności lotne średnie, sądzę, że wskutek źle dobranego śmigła. Wykonanie awjonetki dosyć prymitywne, jakkolwiek solidne. Szczegółowy opis konstrukcji zamieszczono w poprzednim numerze.

4) Awjonetka konstrukcji i budowy braci S. i M. Działowskich. Pilot p. S. Działowski.

Jednomiejscowa, jednopłat, skrzydło górne*)

*) Awjonetka pp. Działowskich była przed konkursem przerabiana. Przedewszystkiem zmieniono silnik i kształt kadłuba, co już zapewne czytelnicy sami zauważyli. Przyp. Red.



Mjr. Makowski „bierze bramkę" na P. W. S. III

		Ciężar:	
Rozpiętość	8,4 m		
Długość	5,5 m	własny	293 kg.
Wysokość	2,8 m	użyteczny	127 „
Pow. skrzydeł	12 m²	całkowity	420 „

Silnik Anzani 45 MK.

Obciążenie skrzydeł 35 kg/m²; 1 MK — 9,3 kg/MK

Kadłub wykonany z rur stalowych spawanych i usztywnionych ściągnami z drutów stalowych. Kadłub pokryty płótnem obciągniętem na listewkach i lekkich ramach drewnianych, przytwierdzonych do stalowego szkieletu kadłuba. Podwozie normalne, usztywnione rurami

Tabela wyników I-go polskiego konkursu awjonetek

Awjonetka	Czas przelotu na dystansie Warszawa — Dęblin—Warszawa 190 km	Ilość zużytego paliwa na 100 km w kg	Wysokość osiągnięta w ciągu 30' w mtr	Długość startu w mtr	Długość lądowania	Czas zużyty na demontaż i montaż	Ogólna ilość uzyskanych punktów	Ilość punktów otrzymana z wzoru klasyfikacyjnego
p. J. Drzewieckiego	1. g. 37' 50"	11	2200	110	130	22' 19"	203	459
inż. St. Cywińskiego	1. g. 32' 55"	13,1	1700	90	140	1 g. 32'	166	414
p. W. Kozłowskiego	2. g. 9'	10,7	1900	110	140	38' 20"	109	225
Braci S. i M. Działowskich	(przymusowe lądowanie) 4. g. 8'	10,6	2400	60	210	16' 12"	139	204
p. B. Skraby	(przymusowe lądowanie) 4. g. 20'	14,2	1000	—	—	—	69	151

stalowemi. Opierzenie z rur stalowych obciągniętych płótnem. Skrzydło niedzielone konstrukcji drewnianej, klasycznej: dwa dźwigary skrzynkowe i żeberka. Skrzydło przytwierdzone nad kadłubem na piramidzie z rur kroplowych i usztywnione ukośnemi słupkami przymocowanemi u spodu kadłuba. Wykonanie awjonetki pierwszorzędne. Urządzenie wewnętrzne tak eleganckie, że wprost zaprasza do wnętrza. Na desce rozdzielczej pomysłowy instrument pozwalający sprawdzić, która świeca jest nieczynna, wrazie defektu silnika. Silnik zaopatrzony w rozrusznik.

Awjonetka pp. Działowskich zrobiła b. dodatnie wrażenie i była przedmiotem zainteresowania wielu pilotów, zdaje się dlatego, że przedstawia typ prawdziwego samolotu sportowego: mała, szybka, zwrotna, łatwa do szybkiej rozbiórki, co udowodnił konkurs.

5) Awjonetka konstr. p. B. Skraby, pilota, wykonana w Centr. Warszt. Lotniczych w Warszawie. Pilotował sam konstruktor.

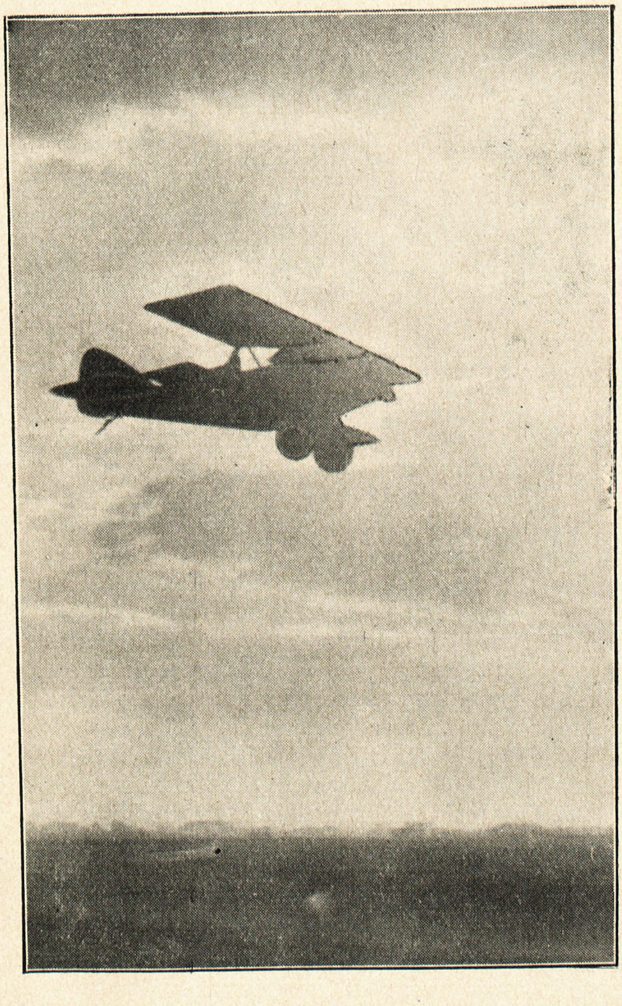
Jednomiejscowa, półtorapłat.

Rozpiętość	7,5 m	Ciężar:	
Długość	5,3 m	własny	325 kg
Wysokość	2,3 m	użyteczny	168 kg
Pow. skrzydeł	16,5 m^2	całkowity	493 kg

Silnik Anzani 45 MK

Obciążenie skrzydeł 30 kg/m^2; 1 MK — 10,9 kg/MK

Konstrukcja awjonetki całkowicie z lekkiego metalu (dural) z wyjątkiem płótna pokrywającego kadłub i skrzydła. Kadłub wykonany z profilówek duralowych i usztywniony ściągnami stalowemi. Skrzydła o profilu grubym; dolne znacznie mniejsze od górnych i przesunięte ku tyłowi. Skrzydła górne z dolnemi łączą 2 słupki (po 1-ym z każdej strony). Całość usztywniona linkami stalowemi. Skrzydła składają się z dwóch dźwigarów i żeberek konstrukcji kratowej, wykonane z profilówek duralowych, nitowanych.

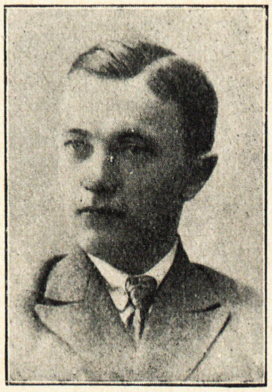


„Skraba" w locie.

ZWYCIĘSCY PILOCI



Mjr. inż. Makowski



Inż. Czyżewski

Płatowiec ten był projektowany dla dalekich rajdów i dlatego posiada duże zbiorniki. Kształty zewnętrzne przypominają bojową maszynę. Wykonanie samolotu b. solidne. Własności lotne średnie, jak się zdaje wskutek braku czasu na wszechstronne wypróbowanie awjonetki.

6) Awjonetka konstr. pp. Rogalskiego i Wigury, studentów Politechniki Warsz. zbudowana przez Sekcję Lotniczą stud. Polit. Pilot p. Rogalski.

Dwumiejscowa, jednopłat, skrzydło górne.

Rozpiętość	10 m	Ciężar:	
Długość	5,95 m	własny	352 kg
Wysokość	2,7 m	użyteczny	195 kg
Pow. skrzydeł	15,3 m^2	całkowity	547 kg

Silnik Anzani 45 MK

Obciążenie skrzydeł 35,5 kg/m^2; 1 MK — 12,1 kg/MK

Kadłub z ram drewnianych i podłużnic pokryty sklejką. Silnik przymocowany na ramie z blachy stalowej. Opierzenie konstrukcji drewnianej, podwozie normalne. Skrzydło dwudzielne, umocowane na piramidzie i podwiązane do kadłuba ukośnicami. Profil gruby, grubość zmniejsza się ku końcom skrzydeł, stąd kształt trapezoidalny. Dźwigary skrzynkowe i żebra ze sklejki i listewek. Wewnątrz skrzydeł obszerne zbiorniki.

Awjonetka wykonana solidnie, o współczynniku wytrzymałości na próbie statycznej równym 10, sądząc w/g jej dotychczasowych lotów, ma b.dobre własności. Niestety na konkursie, podczas przelotu, niepewny „Anzani" „nawalił" zmuszając do lądowania na złym terenie i powodując poważne uszkodzenia płatowca.

7) Awjonetka konstrukcji p. J. Medweckiego, zbudowana w fabryce „Samolot" w Poznaniu. Pilot p. W. Szulczewski. Cechy charakterystyczne tego samolotu podajemy na innem miejscu.

Awjonetka p. Medweckiego wskutek defektu silnika podczas transportowania jej powietrzem z Poznania do Warszawy opóźniła się na konkurs. Mimo to p. Szulczewski postanowił wykonać poza konkursem wszystkie warunki. Jednakże podczas przelotu Warszawa—Dęblin—Warszawa spotkał go los ten sam co Wigurę—Rogalskiego. Zawinił znowu niepewny silnik—Anzani.

Nie brała również udziału w konkursie awjonetka inż. W. Zalewskiego, znanego konstruktora bojowego płatowca i silnika 80 MK.

* * *

Konkurs awjonetek rozpoczął się od oględzin zgłoszonych maszyn przez komisję kwalifikacyjną, która decydowała o dopuszczeniu ich do lotów. Ostatecznie wszystkie zgłoszone maszyny zostały do konkursu przyjęte.

Podczas przelotu, trzy awjonetki zostały zmuszone do lądowania wskutek defektów silników. Przylecieli zaś, odbywszy lot w całości: mjr. Makowski na P. W. S. III, por. Kalina na awjonetce Drzewieckiego i inżynier Czyżewski na awj. Kozłowskiego.

Jury w składzie: pp. prof. Witoszyński, prof. Mokrzycki, dr. Vacqueret, inż. Filipowski, mjr. Wieden i pułk. Bołsunowski, po obliczeniu pnnktów przyznało nagrody: I-szą — 5000 zł. — konstr. pil. Drzewieckiemu, II-gą — 3.000 zł. — inż. S. Cywińskiemu (P.W.S. III), III-cią—2.000 zł.— p. W. Kozłowskiemu. Ponadto sąd konkursowy ustanowił na wniosek organizatorów konkursu—IV nagr.—1500 zł. i przyznał ją sierż.-pil. Działowskiemu, który osiągnął wyniki podobne do p. Kozłowskiego. Ponadto wszyscy uczestnicy konkursu otrzymali pamiątkowe żetony. Niezależnie od nagród L.O.P.P., Ministerstwo Komunikacji ofiarowało „nagrody pocieszenia" tym konstruktorom, którzy zgłosili się do konkursu, a nagród nie otrzymali. Wyniki konkursu są,

PO ROZDANIU NAGRÓD



Pośrodku — prezes Zarz. Gł. L. O. P. P. prof. Ponikowski. Drugi z lewej strony — por. Kalina, zwycięski pilot awjonetki p. Drzewieckiego.

W dniu 8 października rozpoczęły się po uroczystem otwarciu konkursu loty. Każdy z konkurentów miał wykonać cztery zadania:

1) Wystartowanie i wylądowanie na przestrzeni możliwie najkrótszej.

2) Osiągnięcie możliwie największej wysokości w przeciągu pół godziny.

3) Lot na szybkość na przestrzeni Warszawa—Dęblin—Warszawa (190 km).

4) Rozbiórka i złożenie awjonetki w czasie możliwie najkrótszym.

Wyniki osiągnięte przez konkurenta w każdym z tych warunków wyrażano liczbą punktów, które obliczano uwzględniając: szybkość lotu, długość startu i lądowania, czas rozbiórki i złożenia, ciężer użyteczny i moc silnika.

W pierwszym dniu konkursu część zawodników wykonała próby startu i lądowania i loty na wysokość, w dniu drugim odbył się przelot do Dęblina i z powrotem.

ogólnie biorąc, bardzo, dobre i stoją wyżej niż wyniki konkursów urządzanych zagranicą.

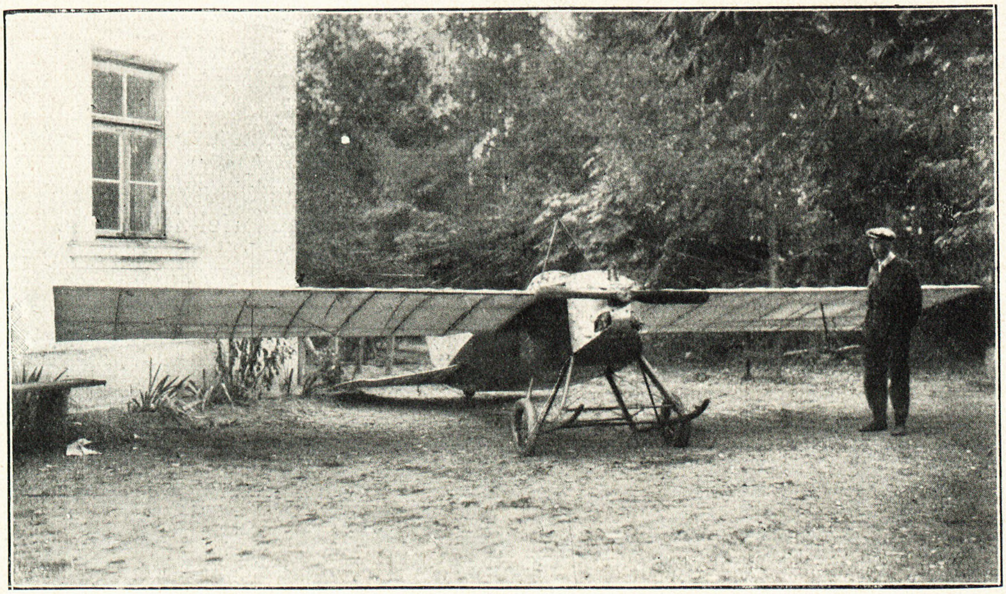
Charakterystyczne jest, że niepowodzenia niektórych awjonetek spowodowane były wyłącznie przez niepewne silniki Anzani, które, z wyjątkiem maszyny inż. Cywińskiego, zmontowane były na wszystkich awjonetkach. Co zaś dotyczy płatowców, to z winy ich konstrukcji i wykonania nie było najmniejszego wypadku. Świadczy to o sumiennej pracy i uzdolnieniu naszych konstruktorów.

Należy oddać sprawiedliwość dobrej organizacji konkursu i bezstronnej ocenie wyników przez jury. Co zaś do samych warunków, trzeba przyznać, że były rozumnie pomyślane i pozwoliły należycie ocenić własności awjonetek.

Czego jednak nie mogę przeboleć — to smutnego faktu, że nasza prasa codzienna prawie że zignorowała konkurs. Szkoda wielka, bo w ten sposób przeszedł on bez echa u szerszej publiczności.

W. Korbel.

PIERWSZY SAMOLOT Z POLSKIM SILNIKIEM



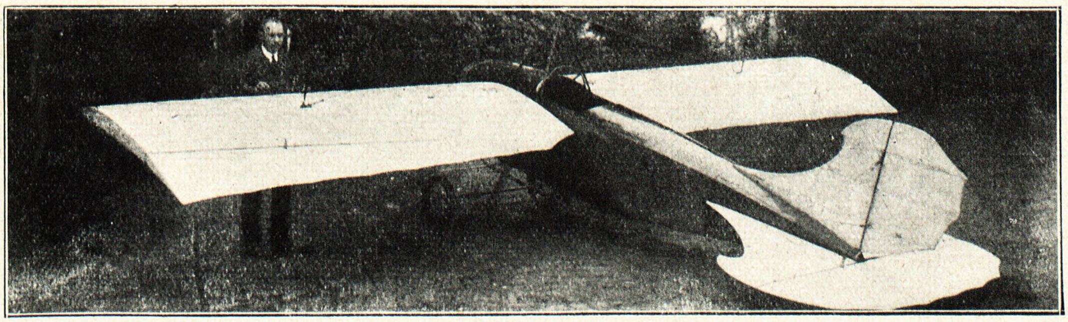
JAK POWSTAŁA AWJONETKA inż. W. ZALEWSKIEGO

Już wszyscy zapewne słyszeli o przylocie w dn. 9 października z Milanówka do Warszawy kapitana Babińskiego na awjonetce inż. W. Zalewskiego. Awjonetka inż. Zalewskiego jest pierwszym całkowicie polskim samolotem, zaopatrzonym w polski silnik, to też dzień jej przylotu zasługuje na odnotowanie w historji lotnictwa polskiego. Samolocik ten różni się znacznie od innych wieloma cechami. Jest on przedewszystkiem bardzo lekki i ma stosunkowo dużą powierzchnię nośną, co daje mu wielką lotność. Dla zmniejszenia wagi do minimum, dźwigary skrzydeł mają wiele punktów podparcia na drutach, których konstruktor nie szczędził, licząc się z tem, iż przy niewielkich szybkościach lotu bardziej szkodzi ciężar aparatu niż opory czołowe drutów. Konstrukcja samolotu jest drewniana z okuciami stalowemi. Jest on przeznaczony specjalnie do nauki latania i niedalekich „spacerów" którym to celom w zupełności odpowiada.

Warto zwrócić uwagę na historję jego powstania. Zaczęło się od budowy silnika, który inż. W. Zalewski zaprojektował w r. 1921, zaś budował własnoręcznie aż do roku 1924, kiedy to silnik odbył pierwsze próby. W budowie tego silnika przeszkadzał konstruktorowi brak gotówki, brak materjałów, brak pomocy i niedokładność maszyn, któremi rozporządzał. O gotówkę nie można było się starać, gdyż wówczas nikt nie wierzył w możliwość zbudowania praktycznego silnika, tembardziej takiemi środkami, jakie miał inż. Zalewski. Przez to robota szła wolno. Żadna odlewnia metali w kraju nie stała na takim poziomie, żeby jej można było powierzyć odlewy aluminjowe cylindrów, tłoków i karteru, a także części z bronzu glinowego. Wypadło więc konstruktorowi przerobić starą kuchnię na odlewnię, nauczyć się w niej sekretów odlewnictwa i wykonać odlewy samemu. To dało dobry rezultat. Gorzej było z materjałami stalowemi; nie na wszystkie części udało się dostać odpowiednie materjały, więc np. tuleje wewnętrzne cylindrów zostały wykonane ze starej osi kół Bregueta 14-go.

Wiele kłopotu sprawiły obrabiarki, zanim konstruktor zbadał ich błędy i znalazł sposoby obróbki takiej, żeby te błędy nie szkodziły. Dokładność wykonania dało się jednak otrzymać pierwszorzędną.

Po skończeniu silnika niepowodzenia finansowe zmusiły inż. Zalewskiego do przerwania pracy. W r. 1925 dopiero, w tym samym warsztacie w Milanówku, inż. Zalewski również



ORYGINALNE OPIERZENIE SAMOLOTU

własnoręcznie przystąpił do budowy awjonetki, na której umieścił swój silnik. Przy tej pracy znów przeszkadzał głównie brak miejsca i czasu, gdyż konstruktor mógł na nią poświęcać tylko święta, urlopy i niektóre wieczory. Budowa ciągnęła się dwa lata. W końcu wielką przeszkodą był brak hangaru do składania płatowca, wskutek czego trzeba było czatować na ładną pogodę, aby składać aparat od rana na dworze, a na noc znów rozbierać i wnosić do mieszkania. Ostatnie dni pracy tej były bardzo żmudne, zostały jednak wynagrodzone pomyślnym rezultatem. Główne cechy samolotu są następujące:

Rozpiętość — 7.86 m. Długość — 5 m. Pow. nośna 10 m^2. Ciężar pustego — 112 kg. Cięż. benzyny — 10 kg (na 2$^1/_2$ g. lotu). Cięż. oleju 2 kg. Silnik 5 cyl. — 17 MK przy 2300 ob/min. Szybkość maks. około 90 km/g. Szybkość min. ok. 56 km/g. Koła 455 × 75 m/m.

Awjonetka wykonała oprócz przelotu jeszcze 3 loty na lotnisku Mokotowskiem, wykazując wielkie zalety. Start jest dość krótki (około 80 m). Wyjątkowo krótki wybieg (około 40 m). W locie jest bardzo posłuszna i stateczna. Silnik działa równo i dobrze; może pracować na pełnym gazie nie „zdając" obrotów. W locie można go redukować do 1900 ob/min.

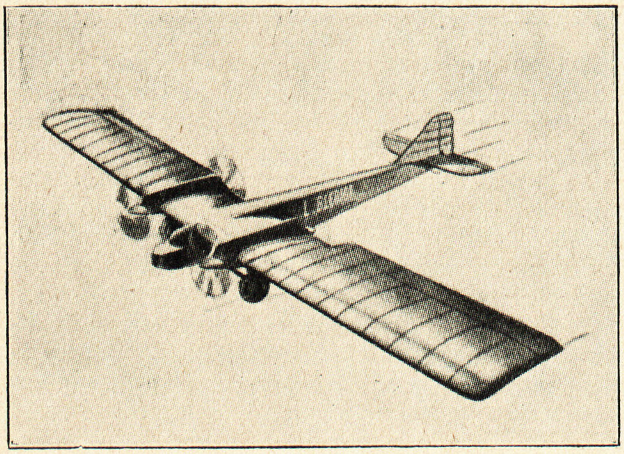
Nowe projekty samolotów transoceanicznych

Ojciec lotnictwa francuskiego, Ludwik Blériot, pierwszy zdobywca kanału La Manche, pragnie obecnie zdobyć ocean.

Dobrawszy sobie do współpracy inżyniera Birkigt'a z fabryki silników Hispano-Suiza, zaprojektował on trzy typy samolotów transatlantyckich.

Na fot. 1. widzimy model całkowice metalowego płatowca pocztowego o czterech silnikach 225-konnych, 6-cio cylindrowych. Samolot ten ma ważyć z pełnem obciążeniem około 8 ton i służyć wyłącznie do przewozu poczty i przesyłek.

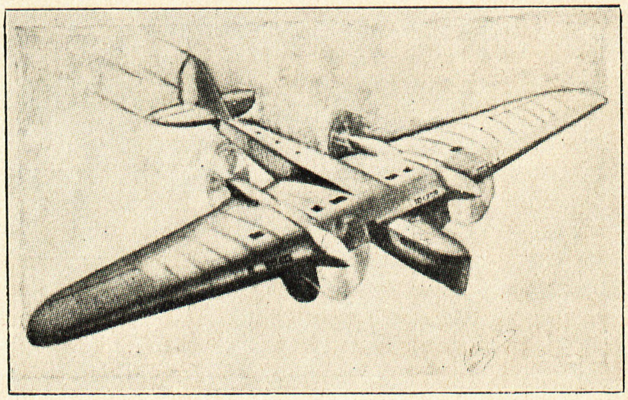
Dalej widzimy dwie odmiany samolotu pasażerskiego. Fot. 2 przedstawia jednopłatowiec



o grubym skrzydle, czterosilnikowy, o łącznej mocy 2800 KM, zawierający ciekawy i zupełnie nowy szczegół. Jest nim „łódź ratunkowa", umieszczona pod skrzydłem, stanowiąca normalnie całość z resztą samolotu, która może być spuszczona oddzielnie na wodę w razie przymusowego wodowania.

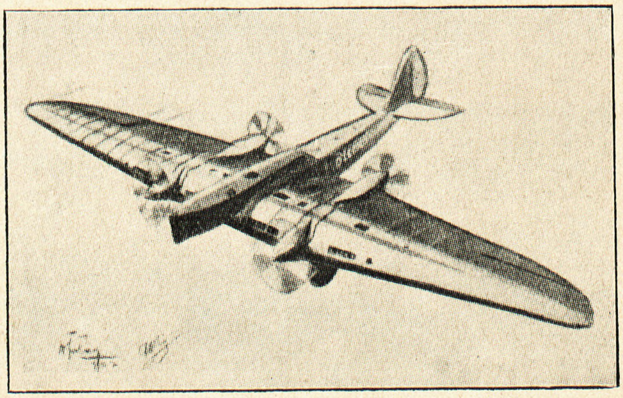
Pasażerowie, przebywający podczas lotu w kabinach wewnątrz skrzydła, przechodzą w tym wypadku do „łodzi ratunkowej" i nie są narażeni na utonięcie. Drugi sposób umieszczenia tej łodzi, nad skrzydłem, uwidoczniony jest na ostatniej rycinie płatowca pasażerskiego.

Ogólna waga w locie ma wynosić 25 tonn, przy 240 m^2 powierzchninośnej skrzydła.

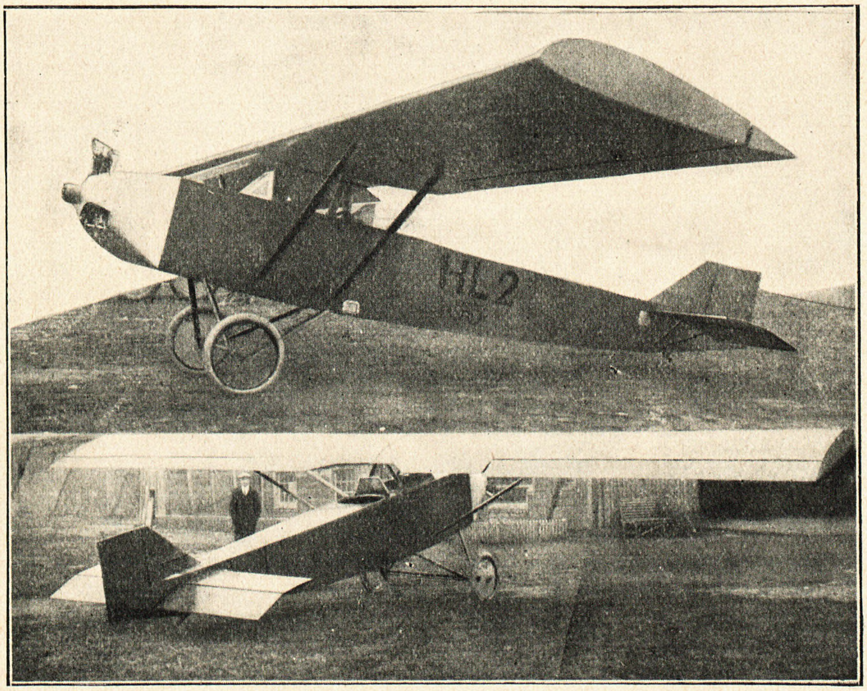


We wszystkich trzech projektach można zauważyć dążność do użycia do lotów transoceanicznych nie wodnopłatowca, lecz samolotu lądowego, ze względu na większą szybkość, przy prawie takiem samem bezpieczeństwie.

Należy przypuszczać, że dzięki energji i wytrwałości Blériot'a projekty jego nie pozostaną tylko projektami.



Awjonetka p. J. Medweckiego



Współpracownik biura konstrukcyjnego fabryki „Samolot" w Poznaniu, p. J. Medwecki, zbudował awjonetkę, która, niestety, nie stawała do konkursu z powodu defektów silnika, które zatrzymały ją w drodze do Warszawy. Sądząc z wyników jakie osiągnęła poza konkursem, a więc czasu wznoszenia się (1900 m w 30 min., z obciążeniem 170 kg), zwrotności w locie i posłuszeństwa sterów (beczki i loopingi), mogła ona osiągnąć na konkursie jedno z pierwszych miejsc.

Szczegóły budowy tej awjonetki są następujące: kadłub, składający się z czterech podłużnic i ramowych poprzecznic, pokryty jest dychtą; lewa górna podłużnica jest przerwana, wskutek umieszczenia drzwiczek do kabiny, lecz po zamknięciu ich znowu tworzy całość, dzięki odpowiedniemu połączeniu.

Skrzydło, półwolnonośne z zastrzałami, jest umieszczone nad kadłubem; dwa skrzynkowe dźwigary połączone są rzadko rozstawionemi żeberkami dychtowo-kratowemi; całe pokrycie z dychty.

Rozpiętość 11 m, długość około 7 m, wysokość około 2 m, powierzchnia nośna 16,5 m². Silnik Anzani 35 KM zawiódł i był przyczyną kapotażu na mokrej łące przy dokonywaniu przelotu na szybkość.

Ku zapewnieniu bezwzględnego bezpieczeństwa

Fundacja Daniela Guggenheima

Fundacja Daniela Guggenheima ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa lotu przez polepszenie własności aerodynamicznych samolotów, lecz bez utraty ich obecnych cech praktycznych.

Program konkursu został ustalony na podstawie wyników szczegółowych badań najczęstszych i najgroźniejszych przyczyn wypadków lotniczych, przy ścisłej współpracy specjalnych komisyj technicznych różnych państw.

Konkurs jest podzielony na dwie części. Pierwsza obejmuje badania zasadniczych własności samolotu, druga zaś — próby i pokazy, w ilości dziewięciu, które mają wykazać wymagane cechy bezpieczeństwa.

Poniżej podane są te próby jakości bezpieczeństwa nie w postaci punktów regulaminu, lecz w myśl ducha konkursu, wraz z podkreśleniem dotychczasowych wad, które należy usunąć.

Szybkość lądowania jest zbyt wielka i długość wybiegu po wylądowaniu jest zaduża.

Konkurs przewiduje próbę szybkości minimalnej w locie, która nie może przekroczyć 56 km/godz.; próbę szybkości minimalnej planowania przy opuszczaniu się, podczas 3-ch minut z zatrzymanym silnikiem, nie przekraczającej 61 km/godz; pozatem próby powyższe winny wykazać, że samolot doskonale słucha się sterów; próbę wybiegu po lądowaniu, z zatrzymanym silnikiem; maksymalny wybieg — 30 m; użycie hamulców jest dozwolone, o ile nie psują one nawierzchni lotniska.

Kąt planowania jest zbyt otwarty, co utrudnia znacznie zbliżenie się do danego punktu lądowania.

Z zatrzymanym silnikiem samolot winien splanować ponad przeszkodą o wysokości 10,6 m i zatrzymać się na ziemi w odległości przynajmniej 90 m od podstawy przeszkody.

Użycie hamulców jak powyżej. Manewrowanie w linji prostej.

Ponadto, próba kąta planowania; z zatrzymanym silnikiem samolot winien utworzyć z horyzontem kąt zawarty w granicach od 8 do 16°, zachowując całkowite opanowanie sterów i, przy kącie najbardziej ostrym, nie przekroczyć szybkości 72 km/godz.

Długość wybiegu przed oderwaniem się jest zbyt duża.

Wymagane jest całkowite oderwanie się samolotu po wybiegu nieprzekraczającym 90 m od miejsca, w którem rozpoczął się ruch. Odjazd bez pomocy zzewnątrz.

K ą t w z n o s z e n i a s i ę p o o d e r w a n i u s i ę n i e j e s t d o s t a t e c z n i e d u ż y. W wyniku poprzedniej próby, samolot lecący w linji prostej winien wziąć przeszkodę o wysokości 10,5 m, umieszczoną w odległości 165 m od miejsca rozpoczęcia startu.

P r z y z m n i e j s z e n i u s z y b k o ś c i, s a m o l o t p r z e s t a j e b y ć s t a t e c z n y m i n i e s ł u c h a s i ę s t e r ó w.

Dla tego punktu przewidziane są cztery różne próby: próba stateczności w locie normalnym; zdolność powracania do warunków normalnych; szybkie reagowanie sterów; zwrotność w ograniczonej przestrzeni i na ziemi.

Próby te odnoszą się do stateczności kształtu samolotu przy różnych szybkościach, z silnikiem w ruchu lub zatrzymanym, z oddziaływaniem na stery lub bez oddziaływania, albo też z oddziaływaniem tylko na pewną część sterów, oraz przy różnych kątach lotu.

Próby zwrotności w przestrzeni ograniczonej przewidują, do wyboru, albo oderwanie się samolotu od ziemi z kwadratowego terenu o boku równym 155 m i otoczonym przeszkodami stałemi o wysokości 7,6 m, albo też lądowanie z zatrzymanym silnikiem na ten sam teren.

Powyższe próby pokazowe będą poprzedzone p r ó b a m i z a s a d n i c z y c h w ł a s n o ś c i, które zawierają: przy pełnem obciążeniu szybkość maksymalna przynajmniej 177 km/godz., oraz szybkość wznoszenia się przynajmniej 2,03 m/sek. na 300 m wysokości; ciężar użyteczny minimum 2,25 kg na 1 KM, obejmujący ciężar pilota, obserwatora, paliwa i smaru na 3 godz., wszystkie przyrządy i wyekwipowanie specjalne; dla każdych 4,54 kg ciężaru użytecznego, prócz podanego powyżej, samolot winien posiadać kabiny lub oddziały bagażowe objętości równej 2,7 dcm³. Samoloty winny być obowiązkowo dwumiejscowe i mogą być wielosilnikowe.

Nagroda, wyznaczona dla zwycięscy, który zadośćuczyni wszystkim stawianym warunkom bezpieczeństwa i zbierze największą ilość punktów, wynosi 100,000 dolarów.

Pozatem, pierwszych pięciu zawodników, którzy wypełnią warunki bezpieczeństwa, otrzymają nagrody po 10,000 dolarów.

Konkurs zostaje zamknięty dnia 31 października 1929 roku.

Zapisy otwarte 1-go września 1927 r.

Interesującym się konkursem możemy udzielić bliższych informacyj. *J. Rz.*

PODBÓJ ATLANTYKU

COSTES i LE BRIX — ROUTH ELDER i HALDEMANN

Z ostatnich prób przelotów przez Atlantyk najbardziej godne uwagi są dwie: rajd francuski w kierunku z zachodu na wschód i lot amerykanki, *Routh Elder*, w kierunku odwrotnym.

Costes i Le Brix obrali następującą trasę: Paryż—Saint Louis—Natal—Rio de Janeiro—Buenos Aires. Odlot nastąpił dnia 10 października z lotniska le Bourget na samolocie Bréguet 19, nazwanym „Nungesser i Coli" z silnikiem Hispano-Suiza 500 KM. Samolot ten ma już za sobą zgórą 70.000 km. przebytych w długodystansowych rajdach.

Przebieg rajdu był następujący:

10—11. X. Paryż—Saint Louis (Senegal) w 25 godz. 30 min. 4300 km. 12 i 13 X. przerwa z powodu naprawy stacji radjo. 14. X.—Saint Louis—port Natal (Am. południowa) 20 godz. 3,250 km. 15. X.—przerwa, naprawa śmigła.

16. X. Natal — Carabellas (lądowanie wskutek zapadnięcia nocy) 8 godz. 45 min., 17. X.—Carabellas—Rio de Janeiro 4 godz. 33 min.—razem 1950 km. 18—20 X.—przyjęcia w Rio de Janeiro. 20. X.—Rio de Janeiro—Buenos Aires 2100 km.

Całkowita długość rajdu wyniosła więc 11600 km. przebytych w niezbyt sprzyjających warunkach w ciągu 10 dni. Przelot nad Atlantykiem odbył się w miejscu jego *najmniejszej szerokości*.



P. Routh Elder

Routh Elder, żona handlowca, dwukrotnie nagradzana na konkursach piękności, powzięła już dawno zamiar przelotu. Po 26-ciodniowem wyczekiwaniu pomyślnych warunków atmosferycznych wystartowała ona, w towarzystwie pilota - nawigatora G. Haldemann'a, 11 paźdz. wieczorem z lotniska nowojorskiego. Zamierzała dotrzeć bez lądowania do Paryża na samolocie lądowym Stinson Detroiter, ochrzczonym „American Girl" i zaopatrzonym w znany silnik Wrighta „Whirlwind" 220 KM.

Start odbył się pomyślnie. Ale przez cały dzień następny, 12 października, nie było żadnych wiadomości o losach dzielnej Amerykanki. Dopiero rankiem 13-go radjogram, nadany przez transportowiec holenderski, dał znać, że „Amerykańskie Dziewczę" wskutek defektu silnika zmuszone było w nocy z 12-go na 13-ty opuścić się na wodę w odległości 670 km na północny wschód od wysp Azorskich. Załoga musiała walczyć przez 8 godzin z szaloną burzą.

P. Edler i jej towarzysza zabrano na okręt, samolot zaś z niewiadomej przyczyny spłonął doszczętnie.

Tak to, po przebyciu 4400 km nad Atlantykiem, dzielna pilotka musiała zrezygnować z osiągnięcia zaszczytu zdobycia Atlantyku przez pierwszą kobietę. Mimo to, lot jej zasłużył na miano wielkiego.

Teodor Cybulski

Z dziejów twórczej myśli polskiej w dziedzinie lotnictwa

I. Do roku 1914

Wydaje się, że początek lotnictwa polskiego datuje się od roku 1918-ego t. j. od czasu, gdy naród nasz zrzuciwszy jarzmo trzechstuletnich ciemięzców, opromieniony jutrzenką wolności, z całą energją przystąpił do organizacji armji polskiej, poświęcając przytem wiele sił na formowanie Polskiego Lotnictwa Wojskowego.

Początku „idei lotniczej" w Polsce należy szukać w pierwszych latach obecnego stulecia, w okresie niewoli, wówczas, gdy znaczna grupa społeczeństwa polskiego, owiana duchem nadzwyczajnych odkryć Zachodu w tej dziedzinie, z całą energją i świadomością przystąpiła do badań lotniczych, szeroko propagując ideę„ przypięcia ludzkości skrzydeł".

Na czele tej grupy stanęli ludzie, którzy nie zważając na trudne warunki ekonomiczne kraju, na szykany ze strony władz zaborczych, starali się krzewić wśród społeczeństwa zrozumienie lotnictwa, poświęcając na to swą wiedzę a często i majątek.

Ci pierwsi pionierzy idei lotniczej, w zaraniu rozwoju żeglugi powietrznej, dążyli do wzbudzenia jaknajszerszego zainteresowania młodzieży w celu wzięcia udziału we wspólnych twórczych wysiłkach. Pracowali z myślą dania krajowi jak największej ilości młodych i zdolnych fachowców o odpowiedniem wykształceniu lotniczem. W późniejszych podniosłych i ciężkich latach walki z mrowiem bolszewickiem ci właśnie zapaleńcy tworzyli pierwsze kadry młodego polskiego lotnictwa wojskowego.

Ówczesnemu pokoleniu wydawało się marzeniem, abyśmy mogli wziąć udział w badaniach tej najnowszej dziedziny techniki, we współzawodnictwie myśli ludzkiej narodów, najwyżej posuniętych w kulturze, szczęśliwych, bogatych i wolnych. A jednak nie przesądzając o przyszłości, mogli wówczas twierdzić, że akt narodzin lotnictwa polskiego odbył się i stał się rzeczywistością, dając poznać całemu światu, że chociaż gnębieni politycznie i moralnie i znacznie ubożsi chcemy zamanifestować swym udziałem w ogólnych pracach nad pogłębianiem nowej nauki prawo do wiedzy i rozwoju umysłowego.

Jednym z tych, którzy pracując dla lotnictwa, kładli podwaliny pod dzisiejsze triumfy był *Stefan Drzewiecki*, ówczesny wice-prezes międzynarodowej Komisji aeronautycznej w Paryżu, wynalazca a jednocześnie autor dzieł, służących jako źródło wiedzy dla lotników francuskich.

Tam, na obczyźnie występowała tylko jednostka, tymczasem w Polsce, a szczególniej we Lwowie, na politechnice, powstaje silne zainteresowanie się lotnictwem ujęte w ramki organizacji.

W roku 1909 we Lwowie z inicjatywy inżyniera *Tadeusza Libańskiego*, znanego działacza i popularyzatora zdobyczy nowoczesnej techniki, zawiązało się pierwsze na ziemiach naszych towarzystwo lotnicze *Aviata**)

Akcja odrazu poważnie postawiona wzbudziła w kołach technicznych żywe zainteresowanie, objawiające się wstąpieniem do towarzystwa całego szeregu ludzi znanych w sferach naukowych i sportowych. Już na pierwszem ogólnem posiedzeniu liczba członków wynosiła przeszło 100 osób. Statut towarzystwa zakreślał mu dość szerokie pole działania przez wykłady, próby, badania, doświadczenia tak w dziedzinie teorji jak i praktyki lotniczej. Oprócz tego, towarzystwo postawiło sobie za cel organizowanie kursów lotniczych, bibljotek z dziełami fachowemi oraz utworzenie muzeum lotniczego.

To był pierwszy krok, wyraźnie zmierzający do utworzenia w Polsce „tradycji lotniczej", a nadewszystko pozwalający, dzięki scentralizowaniu wiedzy w poważnych rękach, na nadanie wynalazcom i konstruktorom odpowiedniego kierunku.

Wkrótce po utworzeniu Towarzystwa „Aviata" i w porozumieniu z niem, z inicjatywy *Maurycego hr. Dzieduszyckiego, inż. Libańskiego i inż. Karola Richtmana* powstała spółka udziałowa, mająca za zadanie urządzanie lotów w Polsce. Projektowano nabycie dwóch płatowców typu Bleriot i Voisin i urządzenie szeregu lotów pokazowych w celach propagandowych we Lwowie, Krakowie, Warszawie oraz w większych miastach prowincjonalnych. Pilotami mieli być wyłącznie Polacy. Oprócz tego „Aviata" zaprosiła do Lwowa br. Catersa, który osobiście dokonał szeregu lotów pokazowych.

W bardzo krótkim czasie wspomniana spółka posiadała w swej dyspozycji około 30,000 koron, a więc sumę bądź co bądź dostateczną na rozpoczęcie zamierzonej akcji.

---

*) Świat z 24. XII. 1909 r.

Wiele miarodajnych kół cywilnych przyrzekło jej swe poparcie.

Tym sposobem założyciele spółki mieli gwarancję nietylko zrealizowania projektów, lecz rozwinięcia ich jeszcze na szerszą skalę. Zbytecznem byłoby dodawać, że ideowa strona tego przedsięwzięcia ze wszech miar zasługiwała na poparcie całego społeczeństwa.

Przedewszystkiem chodziło o uprzedzenie wiedeńskiego „Flugtechnischer-Vereinu", które nosiło się z zamiarem urządzania lotów w Małopolsce na świeżo zakupionym Wright'ie, a tem wytrącenia z rąk Polaków możności zaprodukowania na ziemiach polskich własnych płatowców i pilotów. Poza tem starano się zapobiec wyciąganiu pieniędzy polskich na rzecz obcej organizacji.

Popisy własnej spółki dążyły do pośredniego zetknięcia się społeczeństwa polskiego, a szczególnie specjalnie interesujących się lotnictwem, z techniką lotniczą, z płatowcami, ich budową, techniką lotu i t. d., co znacznie mogło ułatwić młodocianym konstruktorom przeprowadzenie poważniejszych studjów.

Zysk osiągnięty przez spółkę obracano na popieranie dalszych prac lotniczych, które w razie pomyślnego rozwoju mogły doprowadzić do założenia wytwórni płatowców polskich typów.

Równocześnie z temi pracami, postanowiono położyć specjalny nacisk na pogłębianie piśmiennictwa fachowego.

Literatura polska z dziedziny lotniczej, nad którą poniżej zatrzymamy się dłużej, miała już wówczas swą historję; była jednak zbyt uboga i przestarzała, aby mogła służyć za źródło wiedzy do badań lotniczych. Posługiwano się przeważnie dziełami obcemi, które znów nie były dostępne dla szerszego ogółu.

Widzimy, że praca w kierunku rozwoju żeglugi powietrznej przybierała charakter pracy poważnej, prowadzonej systematycznie i konsekwentnie.

Możliwem jest, że u większości miłośników lotnictwa już wówczas zarysował się cel zastosowania utworzonego polskiego przemysłu lotniczego w walkach o niepodległość. Byłaby to w każdym razie myśl podświadoma, gdyż w owych czasach nawet Francja, w której ruch lotniczy przybierał coraz szersze rozmiary, nie zdawała sobie jasno sprawy z korzyści, jakie można było osiągnąć w użyciu płatowców podczas wojny. Ci wszyscy, którzy z jakichkolwiek powodów złożyli swą wiedzę i energję na ołtarzu „idei lotniczej", położyli olbrzymie zasługi dla kraju, stwarzając pewną „przeszłość lotniczą" oraz dając Polsce szereg przyszłych lotników.

W ogólnym wyścigu ku jaknajwiększej twórczości wzięliśmy poważny udział, a polscy pionierzy zajmują poczesne miejsce w historji lotnictwa.

Nie ulega wątpliwości, że Lwów stał się ośrodkiem całego lotniczego życia umysłowego. Mając politechnikę i większą od „kongresowiaków" swobodę działania, zajął przodujące miejsce wśród polskich konstruktorów.

W krótkim czasie po utworzeniu Towarzystwa „Aviata", oraz zawiązaniu spółki celem urządzania lotów w Polsce, powstaje trzecia organizacja, może najpoważniejsza, a mianowicie „Związek Awiatyczny słuchaczów Politechniki we Lwowie".

Zadaniem Związku jest praca ściśle naukowa na polu lotnictwa, przy zapewnionej i wydajnej pracy ze strony rektora politechniki, oddającego do rozporządzenia konstruktorów wszelkie potrzebne do studjów laboratorja, oraz całego ciała pedagogicznego.

Duchowym przewodnikiem tego Związku jest Stefan Drzewiecki, którego „Teorja śmigła" w dużym stopniu przyczyniła się do rozwoju płatowca.

Jednakowoż zakres działania Związku sięga o wiele dalej, jego pragnieniem jest założenie podwalin do utworzenia w przyszłości katedry inżynierji lotniczej na Politechnice Lwowskiej. W tym celu kilku studentów otrzymuje stypendja i wyjeżdża do Paryża, aby tam, u źródła, czerpać wiedzę do przyszłej pracy dla kraju.

Osiągnięcie tego celu pozwoliłoby niewątpliwie Polsce zająć miejsce pośród przodujących państw w studjach lotniczych. Katedra lotnicza Lwowska umiałaby z pewnością stanąć na wysokości swego zadania tak, jak dziś wyższe uczelnie polskie nie ustępują zagranicznym pod względem poziomu wiedzy.

Jednym z najbardziej zapalonych miłośników lotnictwa, inicjatorem różnych prac i założycielem towarzystwa „Aviata" był inż. Tadeusz Libański, znany popularyzator zdobyczy techniki nowoczesnej. Inż. Libański potrafił, dzieląc czas między pracę zawodową i społeczną, przy ogromnych trudnościach utrzymać w Galicji jedyne pismo, poświęcone idei odrodzenia ekonomicznego kraju przez przemysł. Będąc jednocześnie miłośnikiem wszelkich badań z dziedziny techniki, usilnie zajmował się pracami w tym kierunku, oddziaływując na szersze masy społeczeństwa piórem i słowem, wygłaszając liczne odczyty pod flagą Lwowskiego Uniwersytetu im. Mckiewicza.

Do studjów nad lotnictwem inż. Libański zabrał się z właściwym sobie zapałem. „Nie możemy patrzeć z założonemi rękoma" — mówił w wywiadzie zamieszczonym w tyg. Świat— jak inne narody torują sobie drogę przyszłości, musimy ze wszystkich sił współdziałać w tej dziedzinie, tembardziej pociągającej, że wolnej od wszelkich waśni plemiennych, religijnych i klasowych".

W roku 1909 inż. Libański podaje projekt udania się wraz z inż. Karolem Richtmanem i hr. Maurycym Dzieduszyckim na praktykę do

fabryk Bleriot'a i Voisin'a dla obeznania się z najdrobniejszemi szczegółami konstrukcji płatowców, ich fabrykacją i techniką lotu.

Stosownie do powziętych planów mieli zamiar poświęcić kilka tygodni na przestudjowanie teorji lotu na płatowcach, na których w roku następnym urządzaliby loty pokazowe w Polsce. W studjach tych wydatną pomoc zapewnił im znakomity fachowiec i honorowy członek „Awiaty" inż. Drzewiecki, podejmując się nabyć i wypróbować płatowce.

W dalszych planach pozostawało stworzenie podstaw działania dla polskiej wytwórczości, ożywienie jej i obudzenie wiary we własną twórczość.

Dźwignią i fundamentem do tej sprawy mogło być tylko wybudowanie własnych warsztatów lotniczych z czasem przekształconych na fabryki, mogące produkować własne serje samolotów.

(D. n.)

BIULETYN AEROKLUBU AKADEMICKIEGO

Wyciąg ze statutu Aeroklubu Akademickiego w Warszawie (Aeroklubu A. W.)

Rozdział III. Cel i środki.

§ 6. Aeroklub A. W. ma na celu praktyczne zajmowanie się sportem lotniczym, oraz propagowanie wiedzy lotniczej i idei realnej pracy dla rozwoju lotnictwa polskiego wśród młodzieży.

§ 7. Dla osiągnięcia powyższych celów Aeroklub A. W.:

a) urządza dla swych członków systematyczne kursy i ćwiczenia w poszczególnych gałęziach sportu lotniczego, oraz umożliwia im odbywanie lotów,
b) organizuje sportowe zawody lotnicze krajowe i międzynarodowe pokrewnych organizacyj młodzieży,
c) bierze udział w zawodach i imprezach lotniczych,
d) zakłada i utrzymuje lokale i tereny przeznaczone do uprawiania sportu lotniczego,
e) urządza pokazy, wycieczki i odczyty z dziedziny lotnictwa, oraz utrzymuje czytelnię i bibljoteki,
f) organizuje klubowe życie towarzyskie, celem utrzymania łączności między członkami.

Rozdział IV. Członkowie, ich prawa i obowiązki.

§ 8. Członkowie Aeroklubu A. W. dzielą się na:
a) zwyczajnych
b) nadzwyczajnych
c) honorowych.

§ 9. Członkiem zwyczajnym może być przyjęty uchwałą Zarządu słuchacz (słuchaczka) lub członek personelu naukowego polskich szkół akademickich, oraz absolwent szkoły lotniczej posiadający wykształcenie średnie.

Członkowie zwyczajni, którzy ukończyli studja pozostają nadal w Aeroklubie w tym samym charakterze.

Absolwenci szkół wyższych, którzy je ukończyli najwyżej przed czterema laty stają się członkami zwyczajnymi choćby przedtem, jako studenci, do Aeroklubu A. W. nie należeli.

§ 10. Członkiem nadzwyczajnym może stać się każdy obywatel Rzeczypospolitej Polskiej przyjęty przez Zarząd.

§ 11. Członków honorowych powołuje przez aklamację na wniosek Zarządu Ogólne Zgromadzenie z pośród osób, które położyły wybitne zasługi około rozwoju Aeroklubu A. W., lub lotnictwa wogóle.

§ 12. Kandydaci na członków zwyczajnych i nadzwyczajnych przyjmowani są przez Zarząd na podstawie deklaracji podpisanej przez dwóch członków zwyczajnych, lub honorowych. Zarząd nie jest obowiązany podawać motywów, dla których kandydata nie przyjął.

§ 13. Członkowie zwyczajni i nadzwyczajni korzystają ze swych praw po uiszczeniu wpisowego i składki członkowskiej przynajmniej za jeden miesiąc.

Członków honorowych wpisowe i składki nie obowiązują.

§ 14. Członkowie zwyczajni i honorowi mają prawo:
a) korzystania z urządzeń Aeroklubu A. W. na zasadach określonych przez Radę,
b) uczestniczenia w Zgromadzeniach Ogólnych,
c) czynnego i biernego prawa wyboru do władz Aeroklubu A. W.
d) głosu stanowczego na Zgromadzeniach Ogólnych.

§ 15. Członkowie nadzwyczajni mają tylko prawa wymienione w punkcie a) i b) poprzedniego paragrafu.

§ 16. Członkowie zwyczajni i nadzwyczajni obowiązani są:
a) brać czynny udział w pracy przynajmniej jednej sekcji Aeroklubu A. W.
b) opłacać regularnie składki i opłaty sekcyjne,
c) przestrzegać statut i stosować się do regulaminów, oraz instrukcyj władz,
d) dbać o rozwój Aeroklubu A. W.: i osiągnięcie jego celu.

Rozdział VII. Władze.

§ 23. Władzami Aeroklubu A. W. są:
a) Ogólne Zgromadzenie, b) Rada, c) Zarząd,
d) Komisja Rewizyjna, e) Sąd Honorowy.

B. Rada.

§ 28. Rada sprawuje zwierzchni nadzór nad działalnością Zarządu, zatwierdza przedłożony przez Zarząd program pracy, budżet oraz regulaminy sekcyj.

§ 29. Rada składa się z 11 osób wybranych na przeciąg jednego roku przez Ogólne Zgromadzenie.

C. Zarząd.

§ 33. Zarząd zawiaduje bezpośrednio sprawami Aeroklubu A. W. i administruje jego majątkiem.

§ 34. Zarząd składa się z 7-miu członków zwyczajnych, wybranych przez Ogólne Zgromadzenie na przeciąg jednego roku.

§ 35. Zarząd wybiera ze swego grona prezesa, 2-ch vice-prezesów, sekretarza, skarbnika, oraz gospodarza Klubu.

§ 36. Zarząd może dokooptować do swego grona kierowników sekcyj w liczbie nie większej niż 4.

Rozdział VIII. Sekcje.

§ 42. Zarząd dla ułatwienia sobie pracy ma prawo tworzyć sekcje od niego zależne. Na czele sekcji stoi kierownik mianowany przez Zarząd i przed nim odpowiedzialny.

Program działalności A.A.W. na najbliższe półrocze.

W pierwszym rzędzie organizuje się sekcję szkolną, której celem jest prowadzenie szkoły lotniczej dla członków A A W.

Została stworzona komisja szkolna, w składzie inż. Gokieli'ego, inż. Karpińskiego i pil. instr. Widawskiego (kierownika sekcji szkolnej).

Komisja szkolna opracowuje regulaminy i przeprowadza organizację szkoły.

Przed rozpoczęciem szkolenia uczniowie będą odbywali kurs teoretyczny, oraz praktykę warsztatową (obsługa silników) Podczas szkolenia będzie obowiązywała uczniów praca hangarowa i startowa.

Kurs teoretyczny rozpocznie się 1 grudnia.

Początek latania szkolnego, uzależniony od zgromadzenia wystarczającego taboru lotniczego, przewiduje się na 1 kwietnia.

Sprawne funkcjonowanie szkoły wiąże się z posiadaniem przez klub odpowiednich kapitałów i trwałem zasilaniem ich w drodze subwencji. A.A. stara się o uzyskanie od miarodajnych czynników rządowych pomocy opartej na zasadach analogicznych do istniejących w Anglji.

W zakresie działalności A.A.W. leży również zorganizowanie i prowadzenie sekcji treningowej. Celem jej będzie utrzymywanie taboru lotniczego odpowiedniego dla lotów ćwiczebnych pilotów rezerwy, należących do A.A. Termin uruchomienia tej sekcji zależeć będzie od stopnia zainteresowania tą sprawą pilotów rezerwy oraz rozmiaru pomocy, którą okaże w tej mierze Rząd.

Tabor lotniczy A. A. W.

Sprawa uzyskania samolotów jest najistotniejszą obecnie dla klubu, ponieważ wiąże się z głównym naszym celem—praktycznem uprawianiem sportu lotniczego.

Klub uzyskał zapewnienie ze strony Zarz. Gł. L.O.P.P., iż część samolotów szkolnych, które L.O.P.P. otrzymuje od lotnictwa wojskowego zostanie oddana A.A.W.

Prócz tego wdrożone zostały starania o przekazanie klubowi nieużywanych obecnie maszyn, należących do wojsk lotniczych.

Otrzymanie samolotów zależy obecnie tylko od biurowego przeprowadzenia odnośnych aktów. Zarząd A.A.W. użyje całego swego wpływu i energji, aby to przeprowadzenie odbyło się rychło i z jaknajbardziej pomyślnym dla A.A.W. skutkiem. Samoloty oddane nam będą przekazywane natychmiast do remontu, do którego przeprowadzenia przygotowywa się już sekcja warsztatowa.

Wpisowe i składki. Wpisowe do A.A.W. dla członków zwycz. i nadzwycz. wynosi zł. 20. Składka miesięczna minimalnie zł. 2,—. Zarząd może rozłożyć wpisowe na 4 raty.

Przyjmowanie członków. Członkowie wstępujący do A. A. winni wypełnić odpowiednią deklarację, wydawaną bezpłatnie w sekretarjacie A. A. W myśl odpowiedniego paragrafu statutu, deklaracja musi być podpisana przez dwóch członków wprowadzających. W wypadkach wyjątkowych zarząd może przyjąć warunkowo nowego członka, nie posiadającego na deklaracji podpisów członków wprowadzających, z zastrzeżeniem, że kandydat uzyska te podpisy w przeciągu 3 miesięcy.

Siedziba sekretarjatu. Dyżury sekretarjatu i członków zarządu odbywają się w lokalu Redakcji „Młodego Lotnika", Krakowskie Przedmieście 5, II piętro. Pod tym adresem należy również kierować korespondencję do A. A.

Dyżury członków zarządu.

	Pon.	Wtor.	Śr.	Czw.	Piąt.	Sob.
Sekretarjat i Skarb						
p. Kozłowski, p. Trzetrzewiński	18-19	13-14	13-14	13-14	18-19	10-11
Prezydjum						
p. Karpiński	18-19					
p. Osiński	18-19		13-14		18-19	
p. Gokieli	19-20					
Ref. techniczny						
p. Rodziewicz	19-20					
Kierownicy sekcyj						
p. Widawski	19-20					
p. Korbel					$19\text{-}19^{30}$	
Inni członkowie zarz.					$19\text{-}19^{30}$	

Zebrania Zarządu zwyczajne odbywają się w piątki o godz. 19 m. 45.

Doradca administracyjno - finansowy. Zarząd postanowił utworzyć honorowe stanowisko doradcy administracyjno-finansowego A. A. W. i zaprosił na to stanowisko znanego i zasłużonego organizatora naszego przemysłu lotniczego, p. inż. W. Rumbowicza, kierownika Centr. Warszt. Lotn.

Wizyty oficjalne. Członkowie prezydjum, pp. inż. Karpiński i red. Osiński, złożyli wizyty pp. szefowi Departamentu Lotnictwa MSWojsk., płk. Rayskiemu, naczelnikowi W-łu Lotnictwa w Minist. Komunikacji p. inż. Gürtlerowi i jego zastępcy p. inż. Filipowskiemu oraz Zarządowi Gł. L. O. P. P., uzyskując wszędzie zapewnienia jaknajwiększego poparcia dla A. A. W.

Szczególnie serdecznie przyjął delegację naszą p. płk. Rayski. Przedstawiciel lotnictwa wojskowego przyrzekł Aeroklubowi jaknajdalej idącą pomoc i już w czasie wizyty załatwił pomyślnie dla nas szereg b. ważnych spraw.

W delegacji do Zarządu Gł. brał również udział referent techniczny Zarządu, p. inż. Rodziewicz.

Budżet. Zarząd opracował budżet szkoły lotniczej, który zostanie przedłożony Radzie do zatwierdzenia.

Referat techniczny pod kier. p. inż. Rodziewicza przystąpił do opracowania programu kursu teoretycznego szkoły lotniczej.

Konkurs modeli. Zarząd organizuje na dz. 11 grudnia konkurs modeli latających, połączony z pokazem awjonetek, które brały udział w I-szym krajowym konkursie, oraz lotami pasażerskiemi.

Do komisji organizacyjnej zostali powołani pp. Gokieli, Widawski, Falkiewicz, Wodziański i Trzetrzewiński.

Konkurs na projekt znaczka Aeroklubu A.W. ogłosił zarząd z terminem na 30 listopada.

Zebranie rady. W dniu 8 listopada odbyło się pierwsze, konstytucyjne zebranie rady A. A.W.

Przewodniczącym rady został wybrany p. dyr. Płużański, na zastępcę przewodniczącego wybrano p. prof. Taylora, na sekretarza — p. płk. Bołsunowskiego.

Wobec zamknięcia numeru — sprawozdanie odkładamy do następnego biuletynu.

CO NOWEGO W NASZYM ŚWIECIE?

POLSKA

Nieznany pionier polskiego lotnictwa. W aktach rapperswilskich, przywiezionych obecnie do Warszawy, odkryto ciekawy dokument. Jest to memorjał rzeźbiarza polskiego, Brodzkiego, zatytułowany „Wiktoriostat dla kierowania balonami w powietrzu", omawiający wynalazek lotniczy autora. P. Brodzki, mianowicie, wynalazł przyrząd do sterowania balonami, który — jak podkreśla w memorjale — demonstrowany publicznie w w Rzymie spotkał się z entuzjastycznem przyjęciem. Biorąc pod uwagę, iż omawiany dokument wpłynął do Rappelswillu w r. 1900, t. j. w czasie, kiedy Zeppelin zbudował swój pierwszy sterowiec, stwierdzić się musi, że wynalazek Brodzkiego był wówczas bardzo aktualny i niewątpliwie wartościowy. Brodzki, który, jak wiadomo, umarł w r. 1904, kończy swój memorjał uwagą, że, niestety, nie posiada funduszów na zbudowanie aparatu, któryby mógł unosić ludzi i że zamierza przeznaczyć na ten cel 20.000 rubli, które jest mu winien rząd rosyjski za rzeźby obstalowane przez Aleksandra II, a znajdujące się w Ermitage'u. Niestety, Brodzki nie doczekał się zapłaty. Możeby obecnie Komitet Rewindykacyjny zajął się tą sprawą?

Rozmowy z ziemią. Z okazji wystawy radjowej dokonano w zeszłym miesiącu kilku ciekawych prób porozumiewania się drogą radjową samolotów P. L. L z ziemią.

Z wysokości kilkuset metrów zaproszeni mówcy (m. in. redakorzy pism lotniczych Relidzyński i Osiński) prowadzili rozmowy ze stacją P.T.R-u zainstalowaną na terenie wystawy, wygłaszając okolicznościowe przemówienia, które częściowo transmitowało Polskie Radjo.

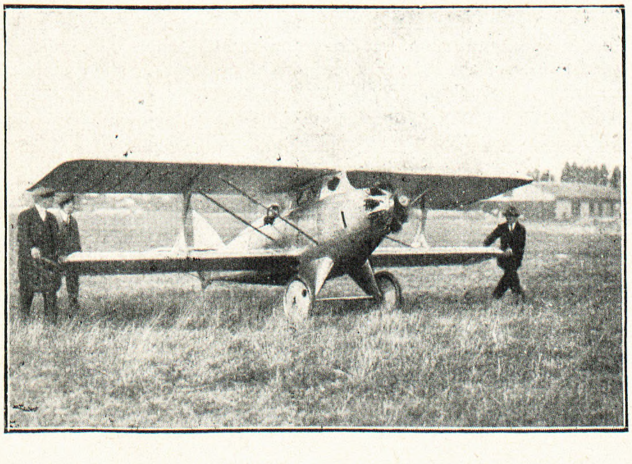
Stacja, systemu Marconiego, została zainstalowana w kabinie towarowej (za tylniem siedzeniem). Antenę stanowił opuszczony z samolotu na ciężarku drut długości 60 m. Stację obsługiwał przedstawiciel firmy „Marconi" inż. Stewart i radjotelegrafista p. Pierzchalski.

Mimo szumu motoru, jaki daje się słyszeć w kabinie samolotu, audycje wypadły bardzo udatnie.

Silnik 80 KM. inż. W. Zalewskiego budowany w trzech egzemplarzach przez fabrykę „Avia" w Warszawie odbył pierwsze udatne próby.

U naszych konstruktorów.

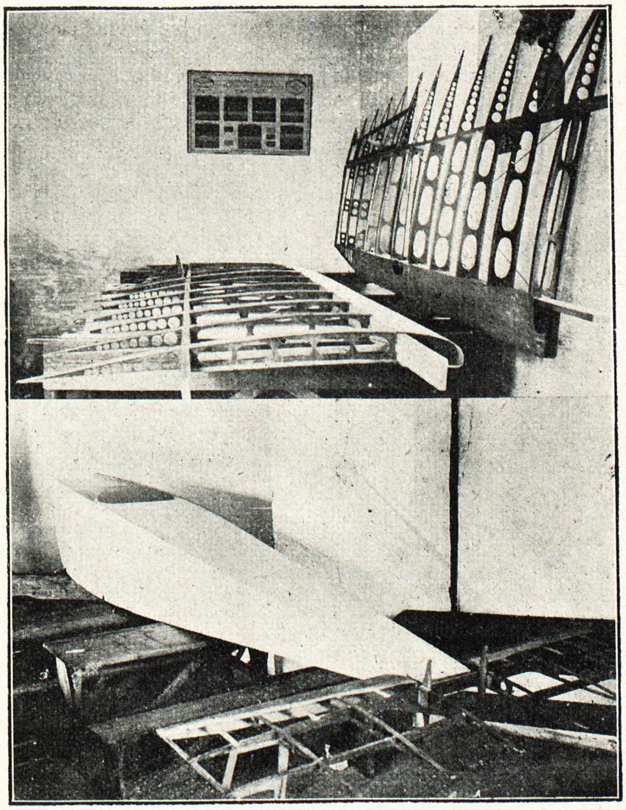
— Pilot Skraba, którego samolot sportowo-turystyczny ST3 wykończyły niedawno Centralne Warsztaty Lotnicze w Warszawie, pracuje obecnie nad ulepszeniem swego prototypu.



Samolot p. Skraby po wykończeniu.

— P. Mieczysław Siegel, kierownik szkoły powszechnej w Skrzynicach — jak już wzmiankowaliśmy w n-rze 6 (32) Mł. Lotnika — buduje samodzielnie awjonetkę konstrukcji drewnianej, do której ma być wbudowany silnik polskiej konstrukcji — inż. Wallisa 16—18 KM.

Podajemy niżej cechy charakterystyczne i fotograje nadesłane nam przez konstruktora:



Wymiary:		Ciężar:	
Rozpiętość	— 8,2 m.	Własny	— 120 kg.
Długość	— 4,72 m.	Użyteczny	— 90 kg.
Pow. nośna	— 9.086 m².	Obciąż.	— 23,3 kg/m

— „Życie Technickie" donosi, że w r. b. ma przystąpić do budowy awjonetki Związek Awjatyczny stud. Politechniki Lwowskiej.

Nowy samolot szkolny. Fabryka „Samolot" kończy obecnie budowę nowego płatowca szkolnego — M3, zaprojektowanego przez szefa biura konstrukcyjnego „Samolotu" inż. Ryszarda Bartla.

M3 jest udoskonalonym typem M2. Poczynione przez inż. Bartla zmiany zmierzają przedewszystkiem do obniżenia wagi samolotu i równoczesnem zwiększeniu jego wydajności. Silnik „Salmson" o mocy 120 KM zastąpi 85-konny „Walter".

Podjęcie komunikacji powietrznej do Berna. Stosownie do konwencji państwowej polsko-czeskosłowackiej, z dn. 1 listopada b. r. uruchomiona została przez Polską Linję Lotniczą linja komunikacji powietrznej między Bernem i Krakowem oraz Bernem i Wiedniem. Ruch na powyższych linjach utrzymywany będzie trzy razy w tygodniu, niezależnie od codziennej komunikacji bezpośredniej między Krakowem a Wiedniem.

Konkurs na projekt płatowca komunikacyjnego. Uzupełniając podaną w ostatnim numerze wzmiankę, podajemy, iż Ministerstwo Komunikacji ogłosiło już zapowiadany konkurs na projekt 6-cioosobowego (plus 2 osoby załogi) samolotu pasażerskiego polskiej konstrukcji.

W konkursie mogą brać udział wszyscy konstruktorzy polscy, jednak projekty ich winny być składane za pośrednictwem fabryk.

Pierwszą i drugą nagrodą będzie zamówienie na 2 samoloty.

Silnikiem projektowanym może być Lorraine-Dietrich 450 KM lub dwa Wright'y po 220 KM.

Stały wzrost frekwencji na linjach komunikacji powietrznej. Z miesiąca na miesiąc na naszych szlakach powietrznych wzrasta zarówno frekwencja pasażerska, jak i pocztowa tak, że samoloty kursują już z pełnem obciążeniem. Naturalny to objaw, gdyż 100%-we bezpieczeństwo i wysoka regularność, z jaką obsługiwana jest nasza sieć komunikacji powietrznej musi przysparzać samolotowi coraz więcej zwolenników.

We wrześniu płatowce P. L. L. przelatując 124.829 klm., przewiozły 1032 pasażerów, 32.350 kg. towarów i 2.357 kg. poczty. W porównaniu z mies. sierpniem r. b. ilość towarów wzrosła o 10%, poczty zaś — o przeszło 30%. Wzrost ten przypisać należy również okoliczności, iż na czas Targów Wschodnich podjęto podwójny ruch na linji Warszawa — Lwów i uruchomiono prowizorycznie linję Łódź — Lwów.

Nowy rozkład lotów. Z dn. 18 z. m. został wprowadzony na naszych linjach powietrznych zimowy rozkład lotów. Wedle rozkładu tego samoloty startują:

z Warszawy do Łodzi o g. 14 m. 30
„ „ Krakowa „ 8 m. 30
„ „ Wiednia „ 8 m. 30
„ „ Gdańska „ 12 m. 20
z Krakowa do Warszawy o g. 12 m. 45
„ „ Wiednia „ 12 m. 15
„ „ Brna „ 11 m. 15
„ „ Lwowa „ 12 m. 30
ze Lwowa do Warszawy o g. 8 m. 30
„ „ Krakowa i Wiednia o g. 8 m. 25
z Łodzi do Warszawy o g. 9,00
z Gdańska do Warszawy o g. 8 m. 30
z Brna do Krakowa o g. 10,00
„ „ Warszawy „ 10,00
„ „ Wiednia 14,00
z Wiednia do Krakowa o g. 8 m. 30
„ „ Warszawy i Lwowa o g. 8 m. 30
„ „ Brna o g. 8 m. 30.

Nowy rekordmen P. L. L. W ubiegłym miesiącu pilot Jerzy Mitz przekroczył ćwierćmiljonowy kilometr lotu na płatowcach komunikacyjnych. P. Mitz jest po pilotach Burzyńskim, Długaszewskim i Karpińskim czwartym rekordmenem P. L. L.

Ogrzewanie samolotów. Podobnie jak w latach ubiegłych, również w roku bieżącym samoloty komunikacyjne P. L. L. z nastaniem zimy będą ogrzewane. Podróżni nie będą potrzebowali zabierać żadnych specjalnych okryć, a wystarczy zupełnie zwykły strój, używany w podróżach kolejowych.

Konkurs modeli latających w Krakowie. W dn. 2 października zakończył się konkurs modeli urządzony staraniem Krakowskiego Komitetu L. O. P. P. Konkurs dał wyniki następujące:

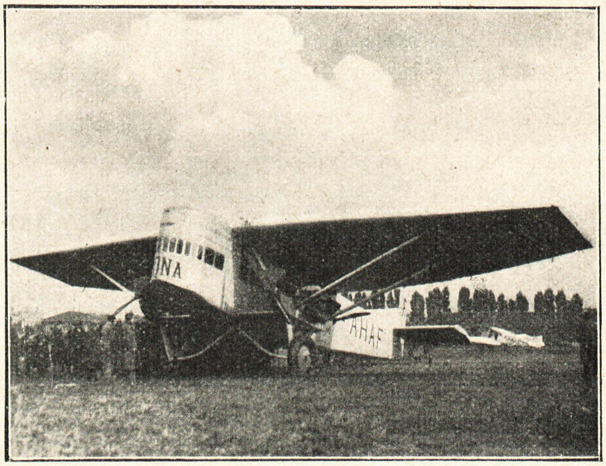
I miejsce: Kowarzyk (gimn. IV) — czas lotu: 87·9 sek., długość lotu: 220.70 m. (przy czasie 69. 3 sek), ustanawiając dwa nowe rekordy polskie.

II miejsce: Głodkiewicz M. (gimn. IV.) — czas lotu: 62.9 sek., długość lotu 173 m. (przy czasie 52 sek).

III miejsce: Farkas W. (Szkoła przemysł.) — czas lotu: 57.1 sek., długość lotu: 162.40 m. (przy czasie 33.3 sek).

IV miejsce: Sipajło (Szkoła przemysł.) — czas lotu: 163.20 m.

Ilość zawodników około 30, modeli 60.



Samolot komunikacyjny Farmana „Jabiru" na 8 pasażerów z 4 silnikami Hispano-Suiza po 180 KM, który był demonstrowany w ub. mies. przez C. I. D. N. A.! na lotnisku warszawskiem.

Kraków już ma swój samolot sanitarny. Dzięki ofiarności publicznej spowodowanej wezwaniem Sekcji Lotnictwa Sanitarnego przy miejscowym Woj. Komitecie L.O.P.P., Kraków otrzymał zawiązek swojej powietrznej floty sanitarnej. Jest nim samolot wytwórni „Samolot" nabyty za pośrednictwem Departamentu Lotnictwa Min. Spr. Wojsk. za cenę 34.500 zł. na dogodnych warunkach. Narazie wpłacono pierwszą ratę w kwocie 15.000 zł.

Nowy film lotniczy. W krótkim czasie ukaże się film p. t. „I Krajowy Konkurs Awjonetek", wykonany przez firmę „Centrofilm" na zamówienie Zarządu Głównego L.O.P.P.

Kinematografy otrzymywać będą film za pośrednictwem właściwych Komitetów Wojewódzkich L.O.P.P.

ANGLJA

Rajd awjonetki „Moth" Londyn — Capetown (Przylądek Dobrej Nadziei). Por. Bentley dokonał wspaniałego przelotu z Londynu po przez Francję, Włochy, Morze Śródziemne i całą Wschodnią Afrykę, przebywając w ciągu 27 dni 13000 km na popularnej awjonetce de Havilland „Moth", przerobionej na jednoosobową, z silnikiem Cirrus 60 KM.

Godne uwagi jest, że w roku 1925 tę samą drogę odbył sir Alan Cobham, na samolocie również de Havilland lecz z silnikiem 400 konnym, w ciągu 94 dni. Jakkolwiek Cobham stracił dużo czasu na badania dzikich jezior afrykańskich, to jednak obecny rajd jest nadzwyczaj godny uwagi jak ze względu na rodzaj samolotu i moc silnika, tak też ze względu na to, że Bentley odbył go sam, bez mechanika lub nawigatora.

Hotel lotniskowy w Croydon dla pasażerów samolotów komunikacyjnych będzie wkrótce ukończony kosztem 250,000 funtów st. Hotel ten, prócz 50 pokojów z łazienkami, posiada jadalnie i piękne sale z wyjściem na tarasy i widokiem na całe lotnisko, oraz wszelkie udogodnienia dla pasażerów przylatujących lub odlatujących w nocy.

Projekt wielkiego rajdu. Lotnicy angielscy zamierzają w najbliższych dniach przedsięwziąć lot do Australji. Droga rajdu ma wieść przez Paryż, Lyon, Marsylję, Rzym, Neapol, Maltę, Egipt, Irak, Persję, Kalkuttę, Singapore, Indje Holenderskie do portu Darwion.

CZECHOSŁOWACJA

Urządzenia świetlne w portach lotniczych w Czechosłowacji. Port lotniczy Pragi w Kbeli otoczony zostanie w najbliższym czasie wieńcem lamp acetylinowych. Lampy zapalać się będą automatycznie o zmierzchu i świecić będą całą noc. Podobne urządzenie wprowadzone ma być na lotniskach w Brnie i Bratysławie. Pozatem lotnisko praskie ma być oświetlone światłem Neona, które daje różowe promienie, przebijające mgłę i widziane jest na olbrzymiej odległości.

Rekord światowy na jednomiejscowej awjonetce pobity został przez kpt. Hamsik'a na jednopłatowcu Avia B.H. 10 z silnikiem Walter 60 KM. Przeleciał on bez lądowania z Pragi do Rewla w ciągu 9 godz 10 min. pokrywając przestrzeń 1230 km z średnią szybkością 133 km/godz

FRANCJA

Rajd śródziemnomorski. As francuskiego lotnictwa, Pelletier d'Oisy, w towarzystwie pilota Gonin'a i mechanika Vigroux, ukończył dn. 19 września podróż dookoła morza Śródziemnego po francuskich kolonjach. W ciągu 7 dni i 8 etapów przeleciał on, na samolocie S. E. C. M. „Amiot" z silnikiem Lorraine-Diétrich 650 KM, przestrzeń 10.850 km. z przeciętną szybkością 172 km/godz.

Trasa rajdu wiodła z Paryża przez Wiedeń, Bukareszt, Rayak (Syzja), Kair, Bengazi, Tunis do Casablanki, skąd nastąpił bezpośredni powrót do Paryża. Ogółem lotnicy pokryli 2000 km. w 11 godz. 38 min. Rajd odbyty został w niekorzystnych warunkach atmosferycznych, Temperatura dochodziła czasami do 40°C.

Samolot „Amiot" jest to dwupłatowiec tego typu, na którym polscy lotnicy kapitanowie Kubala i Idzikowski mieli lecieć przez Atlantyk. Jest on dobrze przystosowany do lądowania na złych terenach, posiada krótki start (200 m.) i wybieg. Wraz z całkowitem, rajdowem obciążeniem waży około 5000 kg.

Szybka podróż z Paryża do Londynu. Dn. 1 z.m. pilot francuski Delage zdobył rekord szybkości samolotu komunikacyjnego na linji Paryż-Londyn. Przebył on mianowicie przestrzeń 375 klm., dzielącą te miasta, w przeciągu 1 godz. i 34 min. Normalnie przebywają samoloty komunikacyjne drogę Paryż—Londyn w $2^1/_2$ godzin.

Pierwsza linja stałej komunikacji powietrznej między Europą a Ameryką Rząd francuski udzielił koncesji towarzystwu komunikacji powietrznej „Latécoère" na zorganizowanie linji komunikacji powietrznej między Francją a Ameryką południową. Towarzystwo „Latécoère" otrzyma w bierzącym roku 6.250.000 fr. subwencji, w latach następnych zaś dalsze 39.000.000 fr. Linja będzie biegła z Marsylji przez Marokko i Afrykę zachodnią, później z portu St. Louis przez morze do Kap Verde, Fernando de Neronha, Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevideo do Buenos Aires. Najdłuższa przestrzeń morska między wyspami Kap Verde i Fernando de Neronha, wynosząca 2.200 klm. przebywana będzie narazie parowcami pośpiesznemi mającemi połączenia z samolotami, kursującemi w obu kierunkach.

Dzięki nowemu połączeniu, czas przewozu poczty skróci się z 25 do 8 dni. Ruch będzie utrzymywany raz na tydzień i nie będzie obejmował przewozu pasażerów. Odległość Marsylji od Buenos Aires wynosi 11.500 klm.

Konkurs awjonetek. Francuski minister handlu i komunikacji powietrznej, Bokanowski, ogłosił konkurs dla samolotów słabej mocy. Konkurs obejmuje awjonetki 2-miejscowe, wagi poniżej 400 kg., oraz awjonetki 1-osobowe do wagi 350 i 200 kg. Wyznaczono 2 nagrody po 15.000 fr. dla konstruktorów awjonetek i 10.000 fr. dla konstruktorów silników lotniczych. W konkursie mogą brać udział jedynie Francuzi.

NIEMCY

Rekord szybowcowy. Dn. 18 z. m. znany pilot szybowcowy Schultz startował przy sile wiatru 14 mtr. na sekundę i osiągnął wysokość 650 mtr., przyczem utrzymywał się w powietrzu przez 4 godziny 1 miu. i 38 sekund. Lotem swym Schutz pobił dotychczasowy rekord wysokości, wynoszący 546 mtr.

Nocna komunikacja lotnicza została wprowadzona na linji Berlin Moskwa przez towarzystwo Deutsche Luft-Hansa na samolotach trzysilnikowych Junkers'a na dystansie Berlin — Królewiec, a dalej na samolotach Dornier „Merkur" tow. Deruluft. Odlot z Berlina o godz. 3-ciej, o 8-ej przesiadanie w Królewcu i przylot do Moskwy o godz. 18^{10}.

Specjalne samoloty do towarów. Ze względu na olbrzymi wzrost ruchu towarowego na linjach powietrznych, „Luft-Hansa" projektuje uruchomienie w roku przyszłym specjalnych linji dla przewozu towarów. Linje te łączyć mają Berlin z Amsterdamem, Londynem i Paryżem, a obsługiwać będą nietylko we dnie, ale i w nocy.

STANY ZJEDN.

Komandor Byrd wybiera się w naukową podróż samolotem do bieguna południowego. Przypuszczalnie lot jego odbyłby się w przyszłym roku i byłby rozpoczęty z Przylądka Dobrej Nadziei.

WŁOCHY

Piewsza szkoła szybowcowa dla młodzieży została otwarta w Pavullo pod patronatem rządu. 12 szybowców, zbudowanych podług oryginalnych modeli, zakupionych w Niemczech, będzie służyło do szkolenia uczniów, których jest obecnie 35.

Ekspedycja polarna. Generał włoski Nobile organizuje powietrzną wyprawę polarną. Celem ekspedycji jest uzupełnienie dotychczasowych badań bieguna północnego. Ekspedycja wyruszy z wiosną przyszłego roku na sterowcu włoskiej konstrukcji.

Z działalności L. O. P. P.

Komitet Stołeczny L. O. P. P. podczas organizowania „IV Tygodnia Lotniczego" na terenie Warszawy doznawał wybitnej pomocy ze strony niektórych Kół L. O. P. P., które nie szczędziły starań, aby wyniki zarówno finansowe, jak i propagandowe „Tygodnia" były jaknajlepsze.

Koło Nr. 1 przy P. K. O. rozwinęło w okresie „Tygodnia" ożywioną akcję za zwiększeniem funduszów Ligi drogą dobrowolnych ofiar. W wyniku tej akcji dyrekcja P. K. O. złożyła ofiarę 1000 zł., członkowie zaś Koła zebrali między sobą 374 zł. 75 gr., przekazując Komitetowi Stołecznemu, niezależnie od wpłaconych składek, kwotę 1.374 zł. 75 gr.

Koło Nr. 7 przy Gazowni Miejskiej zajęło się rozsprzedażą mareczek i nalepek na rzecz L. O. P. P., w rezultacie czego uzyskało pokaźną sumę 900 złotych. Niezależnie od akcji powyższej i normalnie wpłacanych składek, Koło już od dłuższego czasu gromadziło fundusze drogą dobrowolnych ofiar i zebrało w ten sposób 20.000 złotych, za którą to sumę rozpoczęta będzie budowa warsztatu lotniczo-mechanicznego, o czem donosimy szczegółowo na innem miejscu.

Koło Nr. 36 przy Min. Sprawiedliwości zajmowało się również intensywnie rozsprzedażą mareczek.

Dzięki energji Zarządu, a w szczególności p. radcy Witkowskiego, zebrano tą drogą 2,000 zł., zyskując swego rodzaju rekord w tej dziedzinie między Kołami L. O. P. P. w stolicy.

Koło Nr. 54 przy Zakł. Amunic. „Pocisk“. Niezależnie od regularnie uiszczanych składek, członkowie tego Koła zebrali pomiędzy sobą w czasie „Tyg. Lotn." ofiar na sumę 477 zł. 75 gr.

Koło 80 przy Elektrowni. Ruchliwy Zarząd tego Koła prowadzi na swoim terenie stałe zbiórki ofiar, które podczas „IV Tygodnia Lotniczego" dały sumę 545.68 zł.

Koło 114 przy Komisarjacie Rządu, dzięki energji Zarządu, a przedewszystkiem skarbniczki p. M. Mierzejewskiej, również stale zasila fundusze Komitetu zbierając ofiary. Suma zebrana podczas „IV Tyg' Lotn." wynosiła zł. 946.

Koło 123 przy Zarządzie P.A.S.T.-y uzyskało ze sprzedaży mareczek 187,10 zł., zaś z ofiar 375 zł.

Niezależnie od wyżej wymienionych dużą pomoc okazały Komitetowi w czasie „IV Tyg. Lotn." Koła **NNr. 2 przy Banku Polskim, 6 przy Tramwajach Miejskich, 31 przy Państwowym Banku Rolnym, 81 przy Mennicy Państwowej, 87 przy Tow. Akc. Drzewiecki i Jeziorański ,109 przy Okręgowym Urzędzie Ziemskim, 130 przy Stow. Emerytów Wojskowych i 156 przy Stow. Urzędników Polskiego Monopolu Spirytusowego.**

Po otrzymaniu sprawozdań, podamy wyniki pracy innych kół.

Koło Nr. 7 przy Gazowni Miejskiej buduje warsztat lotniczy kosztem 70,000 zł. Ruchliwe Koło Nr. 7, istniejące przy Gazowni Miejskiej zebrało niezależnie od punktualnie płaconych składek pokaźną sumę 20.000 zł., za którą początkowo zamierzano zakupić dla Komitetu Stołecznego samolot. Po omówieniu jednak tej sprawy z przedstawicielami Komitetu, ofiarodawcy uznali, że taka lokata grosza publicznego jest niewłaściwa i postanowili za zebrane pieniądze wybudować warsztat lotniczo-mechaniczny dla młodych konstruktorów.

Ogólny koszt warsztatu wraz z budynkiem wyniesie około 70,000 zł. Brakującą kwotę 50,000 zł. pokryje narazie Komitet Stołeczny z własnego budżetu, aby warsztat mogł być jaknajprędzej zbudowany, Koło Nr. 7 zaś postanowiło nie ustawać w zbieraniu dalszych składek i zwrócić Komitetowi pożyczoną kwotę.

W dniach ostatnich odbyło się w tej sprawie zebranie członków Koła Nr. 7 pod przewodnictwem dyrektora Gazowni, p. Świerczewskiego, na którem jednomyślnie zaakceptowano plan powyższy.

Powołano specjalną komisję budowy warsztatu, w skład której weszli: prezes Koła Nr. 7 p. inż. Kwasieborski, prof. C. Witoszyński, sekretarz Komitetu Stoł. inż. Rudziński, architekt prof. Polit. p. Jankowski oraz prezes Sekcji Lotniczej stud. Polit. Warsz. p. J. Wędrychowski.

Komisja zajęła się już rozpatrzeniem ofert firm budowlanych, Szlachetna, obywatelska inicjatywa pracowników gazowni przybierze realne kształty, ułatwiając naszym młodym konstruktorom pracę dla dobra polskiego lotnictwa.

Propaganda L. O. P. P. wśród kolejarzy. Intensywna propaganda przeprowadzona z okazji „IV Tygodnia Lotniczego" dała bardzo wydatne rezultaty, czego dowodem jest wzrost liczby Kół L. O. P. P. i ilości członków w istniejących dotychczas Kołach, które współdziałały w akcji „Tygodnia".

Najlepszym przykładem dobrych wyników tej akcji jest Koło kolejowe L. O. P. P. Nr. 19 przy warsztatach kolejowych na stacji Warszawa-Wschodnia, należące do Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego w Warszawie.

W Kole tym, gdzie na ogólną liczbę 978 pracowników warsztatu należało do L. O. P. P. 249 osób, zapisało się w czasie „Tygodnia Lotniczego" 568 osób, tak, że obecnie prawie 90% pracowników należy już do Ligi. Fakt ten świadczy o wysokiem wyrobieniu obywatelskiem pracowników kolejowych, którzy już niejednokrotnie byli wzorem dla innych.

Rzeczy ciekawe

— Południowo-niemiecki związek lotniczy zorganizował w roku bieżącym regularny samolotowy dowóz poczty, prowiantów, materjałów budowlanych i opałowych do miejscowości, leżących w wysokich górach. Nowoczesny sposób transportu okazał się nadzwyczaj praktycznym i obecnie cała sieć osad alpejskich zaopatrywana jest wyłącznie przez samoloty. W ten sam sposób zaopatruje się również w materjały budowlane przedsiębiorstwa budowy kolejek zębatych. Jedno z nich w ciągu letnich miesięcy b. r. otrzymało drogą powietrzną 8.500 klm. lin stalowych. Dzienniki bawarskie zamieszczają interesujący opis pierwszego transportu powietrznego do jednej z miejscowości. „Mieszkańcy hotelu w Oetztal (Bawarja), leżącego na wysokości 3.297 mtr. byli niemało zdziwieni, skoro ujrzeli lecący spadochron z krążącego nad miastem samolotu. Po upadku spadochronu na taras hotelowy stwierdzono dopiero, iż zawiera on ładunek prowiantów dla hotelu, między innemi 100 butelek piwa".

Poza przewozem towarów samoloty w Alpach objęły rolę poszukiwaczy zaginionych turystów. Ostatnio samolot odszukał szczątki rozbitego wojskowego aparatu czeskiego, który odbywał lot z Zurychu do Pragi.

— Na lotnisku w Croydon ustawiono przyrządy, które automatycznie zapisują dane dotyczące kierunku i siły wiatru. Przyrządy te są umieszczone na wysokiej wieży, znajdującej się ponad lotniskiem.

Z przyczyn od nas niezależnych musieliśmy pominąć w n-rze niniejszym inne działy kroniki.

Redakcja i Administracja: WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 5. Telefony: 54-75 i 132-14.

Konto Admin. w P. K. O. Nr. 9511. Red. i Adm. otwarte od 9-ej do 3-ej. Redaktor przyjmuje od 2-ej do 3-ej.

Prenumerata w kraju: Rocznie — 6 zł., półrocznie — 3 zł. 50 gr., kwartalnie — 1 zł 80 gr. Zagranicą: rocznie—5 fr. szw., półrocznie — 3 fr. szw. Ogłoszenia: cała str. — 200 zł., 1/2 str. — 110 zł., 1/4 str. — 60 zł., 1/8 str. — 35 zł. Prenumeratę przyjmuje się tylko na okres kalendarzowy; jeśli nie jest zgóry wymówiona, pismo będzie wysyłane nadal, a prenumerator zaciągnie wobec wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2—4 egz. — 30 gr., ponad 4 egz. — 40 gr.

Redaktor: JERZY OSIŃSKI. Wydawca: Komitet Stołeczny LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA.

Zakłady Graficzne „Drukarnia Bankowa", Warszawa, Moniuszki 11.

OD WYDAWCY

Zawiadamiamy naszych Szanownych Prenumeratorów i Czytelników, że cena „Młodego Lotnika" ulegnie zmianie z dniem 1 stycznia 1928 r.

Mimo naszych gorących pragnień utrzymania wydawnictwa w ramach dotychczasowych, niskich cen, już nazbyt znaczne różnice w kosztach papieru i druku, jakie w ciągu ostatnich 2 lat zaistniały — zmuszają nas do tej podwyżki.

Egzemplarz „Młodego Lotnika" kosztować będzie w r. 1928 gr. 80 — ceny zaś prenumerat wraz z przesyłką pocztową wynosić będą:

rocznie	8 złotych
półrocznie	4 zł. 50 gr.
kwartalnie	2 zł. 40 gr.

Zmiany te nie obowiązują naszych dotychczasowych prenumeratorów, opłacających prenumeratę za rok 1928 jeszcze przed upływem roku bieżącego.

Prenumeraty można opłacać jak dotychczas na konto w P. K. O. Nr. 9511, z podaniem dokładnego adresu.

Równocześnie zawiadamiamy, iż wydawnictwo nasze staje się organem dla młodzieży całej Ligi Obrony Powietrznej Państwa, nie jak dotychczas Komitetu Stołecznego.

Komitetem Redakcyjnym będzie Sekcja Zarządu Głównego L.O.P.P. do Spraw Młodzieży.

Sekcja Zarządu Gł. L. O. P. P. do spraw młodzieży ogłasza

Konkurs na 3 odczyty-wykłady

Tematy:

1. **Pogadanka o lotnictwie (dlaczego jest nam potrzebne silne lotnictwo) dla dzieci niższych klas szkół powszechnych, ludowych.** Należy brać pod uwagę dzieci wiejskie, które mogły dotychczas samolotu nie widzieć.
2. **Zastosowanie lotnictwa.** Ująć w formę ciekawych opowieści.
3. **Udział wojska i społeczeństwa w obronie lotniczej; cele i zadania L. O. P. P.**

Dwa ostatnie odczyty mają być opracowane podług planów zatwierdzonych przez Sekcję do spraw młodz., które można bezpłatnie otrzymać w Redakcji Mł. Lotnika. Wygłoszenie pierwszego tematu nie powinno zająć więcej niż 30 min., pozostałych — nie więcej niż godzinę. Pożądane zaproponowanie odpowiednich przezroczy.

Prace konkursowe należy nadsyłać w zapieczętowanej kopercie do Redakcji Mł. Lotnika do dnia 31 stycznia 1928 r.

Na każdy temat przeznacza się jedną nagrodę w wysokości 100 zł.

P O L S K I E

ZAKŁADY SKODY

SP. AKC.

W Y R A B I A J Ą

Silniki samolotowe „Skoda-Hispano-Suize", „Skoda-Lorraine", „Skoda L"

Fabryki: Okęcie, tel. 315-61, 315-62, 21-21. **Oddział Miejski:** Złota 68, tel. 74-84.

Zarząd: Warszawa, Królewska 10, tel. 514-28, 10-44

Zdobyła cały świat.



Zarówno na szczytach Mount Everest jak i na statku powietrznym Norge, na którym Amundsen dotarł do Bieguna, zarówno w pustyniach Sahary, jak i w małej łódce motorowej, która odbyła podróż naokoło świata — wszędzie — maszyna do pisania **„Mały Remington"** była nieodstępnym i najwierniejszym towarzyszem podróży.

Najpraktyczniejsza w domu, w biurze, lub w podróży.

Tow. BLOCK-BRUN, Sp. Akc.

Warszawa — Hotel Bristol

Oddziały: Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Wilno, Gdańsk.